ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ



REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 2 **Decembrie 1931**

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice



„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)

Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)

Secretarul „ Locot. ȘTIUBEI D.

Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, intreprinderi, agenții . . . . Lei [illegible]00

Pentru școli, căzărmi . . . . „ 400

Pentru particulari . . . . „ 300

Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării . . . . , 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista, în comptul cotizației anuale de 280 lei.

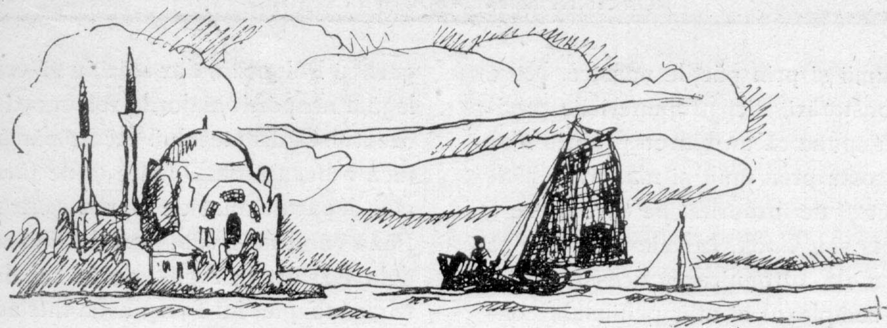
La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)

Telefon 367/98

BUCUREȘTI

05.10.1979. din biblioteca comandorului CR Știubei Dimitrie



O CONFERINŢĂ A MĂRII

In cele două conferinţe balcanice ţinute până acum, la Atena şi la Istanbul, pentru apropierea ţărilor peninsulei, Marea a fost mereu prezentă. Ea nu putea fi uitată. Locurile şi oamenii de-aici au mai fost în multe rânduri uniţi, fie de Bizanţ, fie de Turci. Unirea cea mai veche a înfăptuit-o însă tot Marea, Pontul acela Euxin care purta navele cu vâsle ale Elenilor până unde se băteau munţii în capete, sfâşia vulturul lui Zevs din ficaţii lui Prometeu, păzea balaurul lâna de aur sau veneau dinăuntrul ţării Sciţii pe cai mici şi zbârliţi până la schelele apei ca să vândă şi să cumpere. Aceasta cel puţin pe latura răsăriteană a peninsulei. Dincolo, în părţile Itacei lui





Vederi din Stambul.

Ulise şi până pe coastele Ilirilor şi Dalmaţilor, Elenii erau la ei acasă. Marea a fost într'adevăr ca o zare de civilizaţie de jur împrejurul acestor pământuri, pline de munţi, de păduri ,de smârcuri şi de grozave legende. Ea e chemată să le mai apropie odată.

Dintre cele şase comisii în care lucrează membrii conferinţei, e una cu deosebire atrăgătoare : aceea a comunicaţiilor. Ea îşi va adăuga pe viitor şi specialişti pentru problemele legăturilor pe apă. Deocamdată s'a amintit, mai mult în formă de deziderat, de organizarea, prin serviciile de stat sau de companii particulare, a unor curse regulate între porturile diferitelor ţări. Eu mă gândeam la greutatea astăzi a unei călătorii pe apă dela Brăila la Constanţa, sau deadreptul la neputinţa ei între Constanţa şi Mangalia sau Balcic şi mi-era aproape teamă să nu se discute cumva problema cea mare şi să se ajungă la cine ştie ce încheeri îndrăsneţe. Ţară cu peste 400 kilometri de coastă, noi n'am făcut decât prea puţin pentru înviorarea ei. Constanţa e un dar al Regelui Carol I, ca o urmare a aşezării noastre temeinice în Dobrogea. Peste cincizeci de ani au trecut de-atunci fără o nouă faptă, de aceeaş putere, care să dovedească înţelegerea noastră pentru Mare.

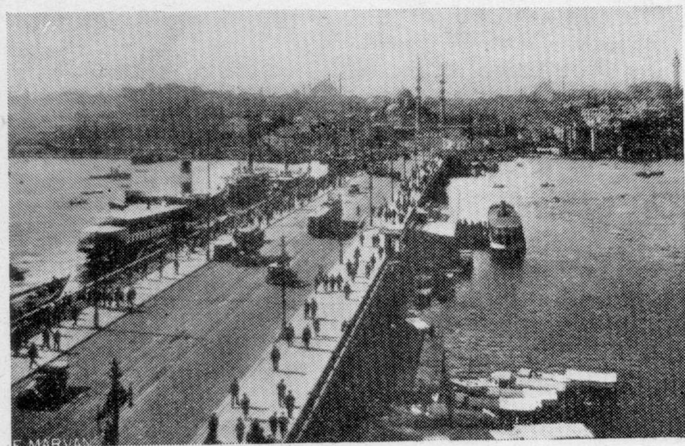
Din mijlocul comisiei de comunicaţii a ieşit încă de anul trecut o Federaţie turistică balcanică. Ea a început să lucreze foarte vioiu. Trei ani reşedinţa şi preşedintele i le dă Istanbulul. Reşid Savfet bey a fost o alegere cu noroc. Cine l-a cunoscut, ca mine, atât în discuţia şedinţelor cât şi în adunările intime, a rămas cu amintirea unui om îndrăgostit de rostul care i s'a încredinţat, hotărît să facă neapărat ceva, oricare ar fi greutăţile, şi de-o curtenie zâmbitoare într'adevăr rară. E drept că activitatea Federaţiei şi a preşedintelui ei se îndreaptă numai spre drumurile de uscat, şi în deosebi spre cele de automobil.

Ea însă nu priveşte mai puţin şi interesele româneşti dunărene şi maritime. Iată cum.

Reşid Savfet Bey a făcut de curând o călătorie în Europa, cu popas în multe ţări, ca să împlinească una din dorinţele Federaţiei. Trebue să se urmărească adică înfiinţarea unui birou de călătorie şi de propagandă, care

să atragă pe drumeții lumii și prin părțile noastre. Nu e locul aci să arăt nici constatări, nici propuneri de realizare. E destul dacă voiu spune că un biurou propriu n'ar fi potrivit, pentrucă ar costa prea mult și n'ar avea niciodată puterea de contact și de înrâurire, pe care o are o instituție ca Wagons Lits sau Cook. In cele din urmă se va căuta o colaborare cu ele. Organizarea aceasta turistică înglobează însă în complexul ei atât peninsula continentală cât și peninsula maritimă. Una din cele dintâi chestiuni ridicate a fost, de pildă, aceea a podului peste Dunăre, a celor două poduri, unul spre Iugoslavia și al doilea spre Bulgaria. Amândouă trebue să plece dela noi și să ne lege cu Adriatica și cu Bosforul și Arhipelagul.

Dunărea capătă, aș putea zice, zilele acestea un nou pod. E podul dela Panciova, care unește Belgradul și Serbia veche de Banatul sârbesc. O nouă legătură mult mai dreaptă se deschide și pentru România, fie pe la Timișoara, fie pe la Reșița, atunci când ne vom hotărî să străpungem munții dintre valea Cernei și valea Timișului

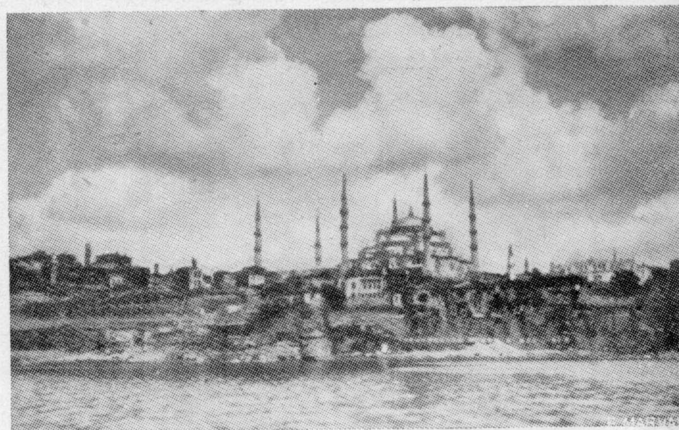


Podul peste Cornul de Aur.

și dintre valea Bârzavei, ca să ajungem mai repede, și mai sigur, la marile uzine și topitorii de fier.

Dar podul dela Panciova are pentru noi și însemnătatea unei lecții. Ne-am desvățat de lucrările puternice, care birue natura, dau încredere în propriile puteri și înmulțesc avuția poporului. La noi podul peste Dunăre de la Fetești la Cernavoda e de poveste și, ca și versul poetului, parcă ar fi dela o mie patrusute. Parcă ne ferim să-i dăm tovarăș, ca să nu-i stricăm singurătatea lui simbolică. Sârbii au acum trei poduri mărețe mai în acelaș loc. Cel din urmă, care a fost ridicat de Germani din despăgubirile de războiu, ar fi costat 330 de milioane de dinari sau un miliard de lei. Mai trebue să se întărească malul de dincoace și să se zidească un dig, pentrucă tot teritoriul e inundabil, și trenurile vor putea trece încă odată fluviul, care nouă ne face, pentru o ispravă asemănătoare, atâta spaimă. Nu știu ce se va alege de proiectatul pod la Giurgiu, pentru care ar pune bani, pe lângă noi, și Bulgarii și Polonezii, dar stăruiu să cred că suntem datori să legăm neapărat malurile românești ale Dunării undeva în dreptul Cadrilaterului. Acest pământ prețios, care ne dă încă o bucată de Dunăre și de țărm de Mare, rămâne și mai departe izolat de marile centre de viață românească. Până când nu-l vom introduce în alt sistem de circulație, dela Răsărit la Apus, decât cel de azi, dela Miazăzi la Miazănoapte, nu-l vom avea într'adevăr. Oltenița și Turtucaia fac aproape un singur port al județului Ilfov și al Bucureștiului și țin ca de un mâner cele două județe cu care România s'a sporit în 1913. Aici trebue aruncat podul cel nou, atât pentru cale ferată cât și pentru automobile și călători cu piciorul, cu rosturi interne și nu internaționale, dar putându-le foarte bine mulțumi și pe acestea printr'o legătură spre Rusciuc. Pilda Sârbilor dela Panciova nu trebue pierdută.

Altminteri, conferința s'a desvoltat cu știință într'un cadru de apă. Drumul spre Yildiz Kiosk, unde se țineau ședințele, ducea pe marginea celei mai albastre mări din



Vedere din Stambul.

lume, cu vedenia Asiei în față și a turnului lui Leandru, înotătorul fără moarte al antichității. Câte odată un vas alb înainta încet prin mijloc, venind din Miazănoapte și, cu toată depărtarea, deosebeam culorile pavilionului român, și, după siluetă, pe „Principesa Maria" sau „Regele Carol". Altădată, în sânul de Bosfor de sub noi, bubuia tunul dela vase cenușii de războiu îmbrăcate în semnale de toate felurile, și știam că alte distrugătoare au sosit pentru flota turcească și sunt primite cu alaiu. Mintea și brațul Turciei s'au retras la Ancara, pe podișul păzit de plugarii și de ciobanii credincioși, dar grija Mării rămâne o grijă de zi și de noapte. In golful lung de zeci și de zeci de kilometri al Mării de Marmara dela Ismid e vorba să se așeze cea mai largă și mai bine apărată bază navală a Răsăritului.

Trei mari plimbări s'au făcut, ca întregire a conferinței : una a dus în miezul Asiei Mici, la noua capitală, unde apare în trăsături tari noua Turcie, dar celelalte două

au fost expediţii maritime. Cea dintâi a trecut pe lângă întreg malul european, cu cheurile, verdeaţa şi turnurile vechi ale Therapiei. Ne-am oprit, într'o răbufnitură de vânt de Sud care ridica valuri, la marginea cu nesfârşit orizont a Mării Negre. Caicuri mari de pescari, cu pândarul aşezat sus pe crucea unei prăjini, s'au apropiat de noi şi s'au prins c'o svârlitură de cange, numai atât cât să arunce pe punte, repede şi pe neaşteptate, într'o acostare ca de piraţi, zeci şi zeci de scrumbii albastre. Era darul lor, acelui vapor al păcii venit până între plasele şi cârligele meseriei de larg şi de primejdii. Intoarcerea s'a făcut pe ţărmul asiatic şi cu popasul de basm din o mie şi una de nopţi dela Beylerbey, palatul de marmură şi de decor arab al Impărătesei Eugenia. Cea deadoua plimbare ne-a dus în insulele Prinkipo, cu amintirile pentru noi ale lui Ion Ghica, iar pentru toţi ale aşezării lui Troţki. Am văzut în marginea şoselei, care face înconjurul insulei celei mari, vila lui arsă, cu o coloană turtită ionică rămasă. O gură rea de grec din Istanbul, pe care îl aveam în brişca noastră cu coviltir, pretindea că vestitul refugiat sau exilat sovietic şi-ar fi dat singur foc la casă, numai ca să poată încasa uriaşa sumă cu care îşi asigurase manuscrisele. Timeo Danaos... *Yachting Clubul* turc ne-a dat acolo o gustare şi un apus de soare neuitat. Preşedintele şi membrii împărţeau pe la mese din panere împletite şi întinse ca nişte tăvi, celor vreo douăsute de oaspeţi, flori, flori, flori. Bucheţelul meu alb l-am adus cu mine. In el văd mereu Marea de-atunci şi zâmbetul oamenilor cari mi l-au dat. Se lasă seara. Se aprind luminile pe apă. Constantinopolul ne chiamă. Farul mişcător din provă luminează calea şi prinde câteodată în fâşia albă de văpae, ca un precipitat care se topeşte din nou în neguri şi e parcă numai o amăgire că l-am ocoli, câte un barcaz cu pânza pe o parte, umflată. Sunt drumeţii tainici ai nopţii, spre ţărmii cei de demult ai miturilor. Toate stau ascunse în bucheţelul alb căpătat atunci, din care ies şi în care intră la un suspin.

Am vorbit acolo şi în alte părţi pentru o conlucrare cu oamenii dela noi legaţi de viaţa de apă. Şi am întâmp'nat cea mai mare bunăvoinţă. Intâile lucruri mici au şi fost propuse. Ne trebue nişte pueţi de pini şi de chiparoşi, aproape aclimatizaţi, pentru pripoarele şi firidele Balcicului. Dacă ar prinde, ar fi ca o continuare a peisagiilor dela Eyub şi dela Therapia. Vrem nişte planuri ale porturilor turceşti din Marea Neagră pentru secţia cu asemenea cuprins a plănuitului muzeu al Ligii Navale Române. Dorim o excursie pe un vapor a Yachting Clubului constantinopolitan la Constanţa, ca să întoarcem bucheţelele de flori cu ispite de Răsărit, care ne urmăresc. Ne trebue, vrem, dorim... Marea Neagră se poleeşte la soare şi aşteaptă catargele care s'o umple de viaţă şi de belşug.

EMANOIL BUCUŢA

NAVIGAŢIA DUNĂREANĂ

Am arătat în numărul trecut al revistei care sunt obstacolele naturale şi politice ce s'au opus la desvoltarea navigaţiei naţionale pe Dunăre.

Să vedem acum ce trebue să facem pentru a înlătura acele obstacole, şi 'n consecinţă care trebue să ne fie politica noastră în *chestia Dunărei.*

Prima datorie este de a duce o politică sinceră de colaborare cu statele riverane pentru a transforma acest mare fluviu într'o arteră de navigaţie spre folosul tutur. In acelaş timp trebue să urmărim aplicarea principiilor de drept public european, ce au fost consacrate de congresul din Viena la 1815, şi apărarea drepturilor noastre de suveranitate pe acest mare fluviu care ne scaldă ţara.

Să ştie, dar noi o repetăm mereu, că Dunărea trebue considerată ca una din marile noastre bogăţii naţionale. Gurile acestui fluviu formează puntea de trecere dintre centrul Europei şi Orient cu Extremul-Orient. Noi suntem stăpâni pe aproape jumătate din lungimea navigabilă a fluviului ca şi pe aproape o treime din bazinul ei, putem spune deci, fără exagerare, că având Dunărea la dispoziţie am fost înzestraţi cu un adevărat dar al naturei.

Avem deci şi datoria de a pune în valoare această mare arteră de navigaţiune, urmărind satisfacerea tuturor intereselor ce decurg din situaţia noastră geografică, interese pe care le putem rezuma astfel:

a) Scurgerea pe această cale a bogăţiilor şi a produselor muncei noastre naţionale.



Şlepuri remorcate.

b) Schimbul produselor între diversele popoare din centrul European şi Orient pe calea apei.

c) O mare posibilitate de activitate şi câştig pentru populaţiunea riverană, ocazionată de circulaţiunea con-

ținuă a produselor naționale sau a celor de transit spre Orient.

Pentru satisfacerea acestor mari interese, trebue făcut orice sacrificiu în vederea de a realiza o cât mai bună navigabilitate a Dunărei, pentru a putea atrage transporturile și comerțul pe această cale.

Dar, de această posibilitate este legată desvoltarea marinei noastre Dunărene, fără de care nu putem inaugura o politică sănătoasă de apărarea tutulor intereselor noastre naționale.

De aci, necesitatea imperioasă ca țara noastră să dispună de o flotă comercială fluvială, cât mai numeroasă și cât mai bine organizată, spre a putea rezista cu succes concurenței companiilor străine, și mai ales cartelului în care s'au întrunit toate aceste companii, așa precum am arătat în numărul trecut al revistei noastre.

Parcul de vase fluviale sub pavilionul național aparține *„Serviciului de navigațiune fluvială“* (N. F. R.) proprietate a Statului, *Societăței de navigațiune (S. R. D.)*, și în fine unor societăți mai mici ca și diferiților armatori particulari.

Tabloul de mai jos ne indică, numărul, specia, capacitatea și forța în cai indicați.

Cui aparține	Vase călători		Remorchere		Șlepuri		Pletine și ceamuri		Tancuri		Observații
	No.	H. P.	No.	H. P.	No.	Tonagiu	No.	Tonagiu	No.	Tonagiu	
N. F. R. . . .	20	6.530	23	11.580	142	97.812	13	3.653	12	5.080	
S. R. D. . . .	4	1.950	18	5.180	57	64.308	—	—	27	17.404	
Mici societăți și armători partic.	7	1.260	44	9.695	240	220.533	62	37.599	25	23.801	
Total	31	9.740	85	26.455	439	382.653	75	41.252	64	46.285	

Tot în Dunărea de jos mai trebuesc comptate și vasele cu pavilion străin ale armatorilor ce locuesc în țara noastră și a căror interese sunt legate de teritoriul nostru național.

In tabloul de mai jos indicăm pavilionul ce poartă, numărul, specia, capacitatea și forța în cai indicați.

Pavilionul	Șlepuri		Tancuri		Remorcher		Tancuri și șlepuri cu motor		Observații
	No.	Tonaj	No.	Tonaj	No.	H. P. m.	No.	H. P. m.	
Francez . . .	67	57.588	11	9.301	13	5.016	—	—	
Ellen	64	70.448	—	—	35	7.879	2	360	
Belgian . . .	29	35.082	6	5.917	6	2.205			
Englez . . .	6	4.478	6	4.643	2	375	3	1.500	
Italian . . .	4	5.132	—	—	4	1.550	1	500	
Austriac . . .	2	3.008	—	—	—	—	—	—	
Olandez . . .	1	1.518	—	—	—	—	—	—	
Total	173	177.254	23	19.861	60	17.025	6	2.360	

Din examinarea tabloului No. 1 vom constata că totalul vaselor existente la Dunărea-de-Jos (adică porțiunea între Buziaș și gurile Dunărei) și aflate sub pavilion național, numai circa 50%, adică N. F. R. și S. R. D. sunt organizate în societăți cu administrație proprie, și conducere capabilă de a corespunde la toate exigențele transporturilor de cereale, produse petrolifere, lemnărie, materiale grele, etc.

Toate celelalte vase aparțin unor mici societăți, sau direct armatorilor particulari, cari nu pot satisface decât unele transporturi, și acelea cu mari greutăți.

Dacă cercetăm și vasele din tabloul II, ce aparțin armatorilor străini locuind pe teritoriul nostru, și a căror interese se confundă cu ale noastre, vedem că proporția de 50% a vaselor organizate în mari societăți scade simțitor.

In această situație societățile și armatorii își fac între ei o concurență distrugătoare, fără a se putea opune cu nimic concurenței. Societățile străine ce au sediul în țările de pe Dunărea-de-sus (Dela Buziaș până dincolo de Regensburg) adică societățile germane, austriace, ungare, jugoslave și cehoslovace.

Este de remarcat că aproape 90% din vasele aparținând Statelor din Dunărea-de-Sus sunt organizate în societăți puternice, conduse de oameni cu o veche experiență, unele cu o existență de peste o sută de ani, cu un material navigant continuu reînoit, și în fine dispunând de peste 700.000 tone în șlepuri și tancuri.

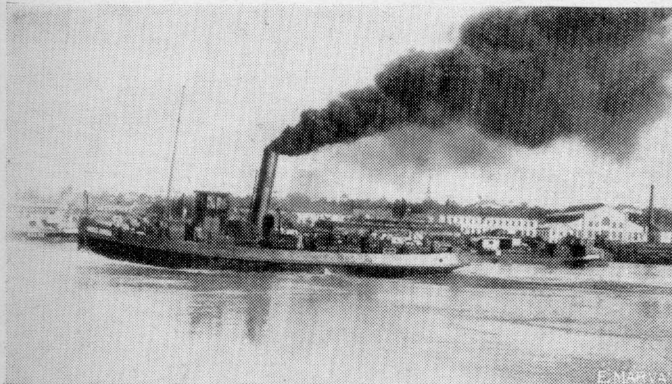
Toate aceste societăți reunite într'un cartel, acaparează majoritatea transporturilor pe Dunăre și aproape exclusiv al produselor noastre destinate a fi exportate în țările din Dunărea-de-sus.

Statul nostru până acum nu și-a manifestat nici o politică și nici o concepție bine definită în chestia transporturilor pe apă, cu toate că este și proprietarul a două Servicii de transport, unul fluvial și altul maritim (N. F. R. și S. M. R.).

In această ordine de idei, rezultă necesitatea imperioasă pentru noi ca întreprinderile naţionale de transporturi pe apă, să se unească între ele spre a se putea pe deoparte consolida, organiza şi complecta materialul, iar pe de alta să poată înfrunta concurenţa societăţilor străine.

„Legea pentru punerea în valoare a întreprinderilor Statului", uşurează crearea unei *Regii mixte* comercializate prin fuzionarea N. F. R. şi S. R. D., fuziune care trebue să constitue cea dintâiu unire între aceste două mari întreprinderi de navigaţie fluvială română. In fine o mare parte din armatorii particulari vor putea aduce şi ei vasele lor ca aport în noua creaţiune, putând lua astfel naştere o mare întreprindere naţională de navigaţiune, cu un material complectat pentru nevoile tutulor transporturilor pe apă pe întregul curs al Dunării.

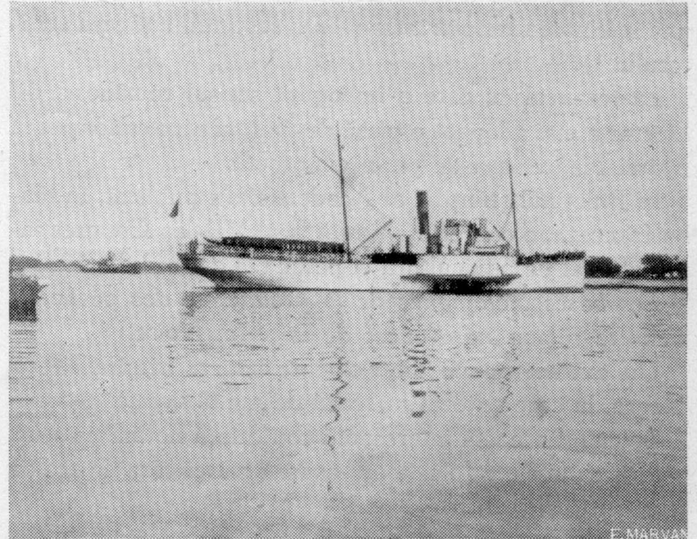
O asemenea întreprindere ar putea cu succes ţine piept concurenţei străine de care vorbim mai sus, cel puţin în ce priveşte transporturile produselor muncei noastre naţionale.



Remorcher de Dunărea de jos.

Este încă de remarcat ca 'n toate ţările maritime se procede de cât-va timp la fuziunea între ele a societăţilor de navigaţiune, în scopul de a concentra într'o singură mână direcţiunea şi într'un singur creer concepţiunea, pentru a evita concurenţa între naţionali ; pentru a micşora cheltuelile de administraţie şi exploatare, şi astfel a da o mai bună îndrumare transporturilor.

Statul trebue să rămână un îndrumător şi controlor al activităţei societăţilor de transport pe apă, ajutându-le prin toate mijloacele şi mai ales prin combinarea unui tarif de preferinţă cu C. F. R.



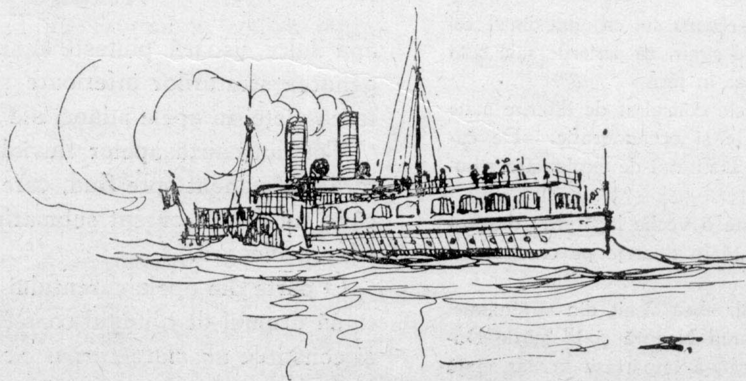
Vasul de pasageri *Ismail* (S. R. D.)

Fuziunea N. F. R. cu S. R. D. a fost studiată la Ministerul Comunicaţiilor, încă de acum doi ani, dar nu cunoaştem cauzele cari fac să întârzie realizarea ei.

Fără o politică bine definită din partea Statului, fără un sprijin şi o iniţiativă pentru unirea şi consolidarea întreprinderilor de transport pe apă naţionale, rămâne fără nici un folos pentru noi lupta ce se duce pentru afirmarea drepturilor noastre la Dunăre. Sacrificiile făcute de Statul nostru pentru a asigura navigaţiunea şi a moderniza porturile, folosesc azi mai mult societăţilor străine, căci în traficul general pavilionul român nu ia parte decât abea cu o *cincime*.

Numai procedând astfel, vom putea înlătura o parte din obstacolele politice ce se opun unei bune desvoltări a navigaţiunei Române, aşa cum prin sacrificii materiale am putut înlătura o bună parte din obstacolele naturale.

Comandor M. Theodorescu-Angelo



PESCUITUL IN MAREA NEAGRĂ

Ce rare sunt în limba românească cărțile de știință pe cari profanii le pot citi cu ușurință, interes și plăcere.

In vasta operă a d-lui Dr. *Antipa* am admirat totdeauna îmbinarea fericită între știința savantului și arta scriitorului [1]).

La tesaurul cu care a îmbogățit scrisul românesc, d-l Doctor a mai adăugat o piesă de preț, pentru cunoașterea Mărei Negre, așa de puțin cunoscută.

In Buletinul științific al Academiei s'a publicat, în limba franceză, o conferință ținută la al VII-lea Congres internațional de aquicultură și pescuit. (Paris. Iulie 1931): *Les bases biologiques de la production des pècheries dans la région nord-ouest de la Mer Noire.*

Un extract numai dintr'o mare scriere asupra Mărei Negre, la care autorul lucrează de multă vreme.

Spicuind această interesantă conferință notăm pe scurt câteva cunoștințe folositoare asupra mărei care ne scaldă țara.



Familia Regală și D. Dr. Antipa la pescăriile din Jurilofca.

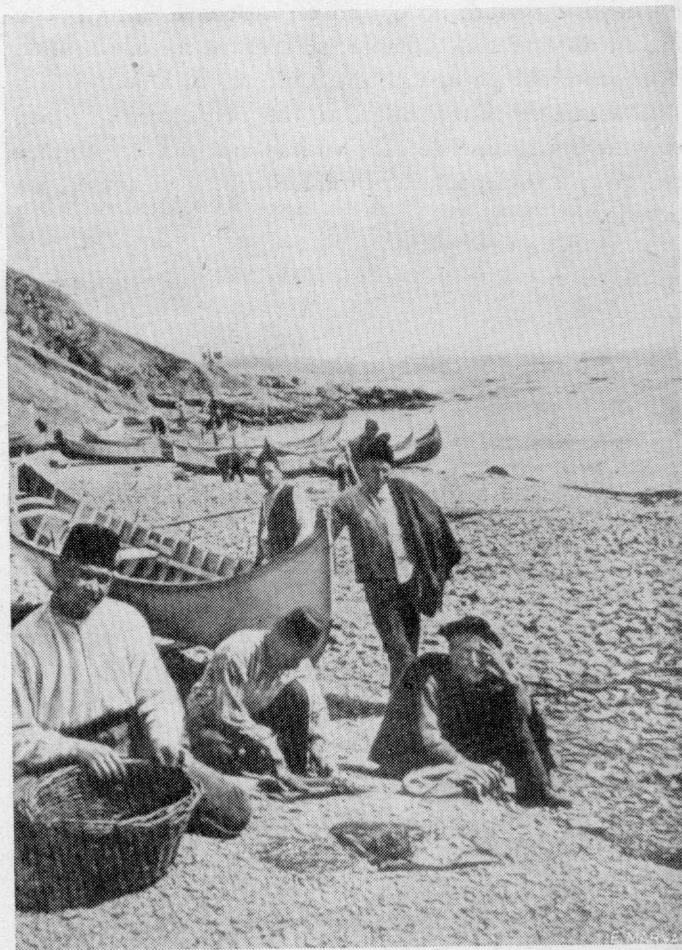
Este un fapt bine cunoscut că pescăriile cele mai bogate din Marea Neagră se găsesc concentrate în colțul dintre Crimeia și Capul Kaliakra, precum și în Marea de Azov — adică în regiunile gurilor marilor fluvii.

Care-i explicarea?

Patru factori determinanți colaborează:

1) *Constituția fizică* a basenului și fundul mic care determină condițiile generale biologice. La adâncimi mai mari ca 150 m. nu mai sunt viețăți în Marea Neagră, care e mare moartă.

2) *Influența afluenților* de apă dulce în această regiune a Mării Negre, Donul, Bugul, Niprul, Nistrul și Dunărea aduc o enormă cantitate de apă dulce. Dacă în apropiere e de folos, în depărtare strică pentrucă apa sărată, grea, care vine din Bosfor, rămâne pe fund, în timp ce apa dulce, ușoară, plutește la suprafață, împedecând oxigenarea straturilor inferioare și suprimând deci desvoltarea vieței în apele adânci ale Mărei Negre.



Pescarii de calcan.

Tot din cauza apelor fluviale se crează un curent litoral permanent spre Sud, care se dirijă spre Bosfor, pe când un contra-curent submarin vine din Marmara spre Marea Neagră.

O parte din apele curentului de suprafață, litoral, continuă drumul de-alungul coastelor în jurul Mărei Negre, și constitue *un mare curent cicloidal*. Acest curent însuflețește periferia acestei mări cu centrul mort.

---

[1]) Deși d-l Dr. Antipa este de mult recunoscut ca unul dintre cei mai de frunte învățați români, totuș, e sigur, că scrierile sale sunt mai bine cunoscute în străinătate decât în țară.

Având o reputație mondială d-sa este consultat de diferite state pentru studiul problemelor de pescărie și oceanografie. De curând a fost ales ca vice-președinte la Institutul de exploatare științifică a Mediteranei.

Intre Doctorul Antipa și Marină este o veche legătură: dragostea de mare și viața de bord petrecută în tinereţe pe crucișetorul *Elisabeta*.

Marinarii tineri nu știu că doctorul, abea venit din străinătate, s'a îmbarcat ca să facă studii în Marea Neagră și la gurile Dunărei. Și nouă luni n'a dormit la uscat, a împărtășit aceeaș viață de bord făcându-și rândul și ca popotar la careul ofițerilor.

Apa dulce slăbeşte salinitatea mărei în regiunea noastră unde se poate desvolta o bogată faună.

O altă binefacere a apelor fluviale este aluviunea încărcată cu materii organice, care-i adusă şi depusă pe fundul zonei litorale.

Substanţele nutritive în disoluţie, transportate de valuri, constitue un fel de îngrăşământ.

3) *Influenţa lacurilor de pe litoral* foste vechi golfuri de mare. Toate aceste anexe — limanuri, lagune, delte— sunt în comunicaţie cu marea prin numeroase guri, aşa că se întreţine un permanent schimb biologic.

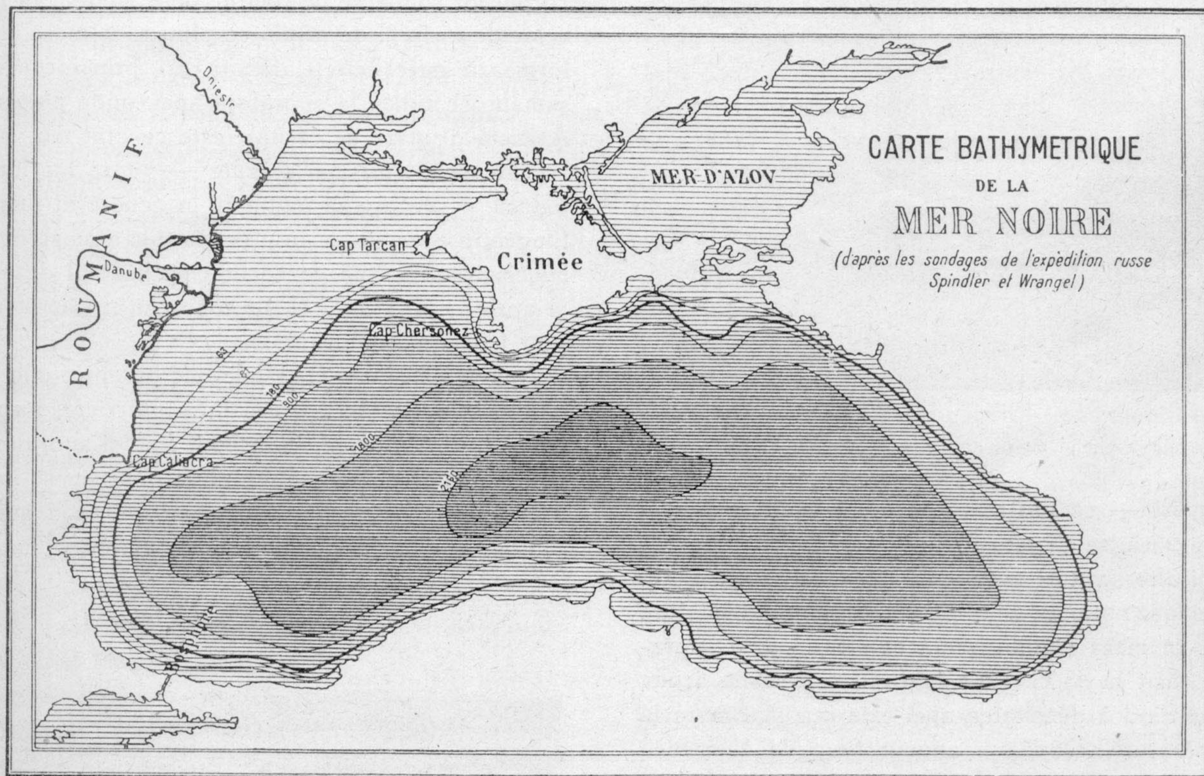
Basinul Dunării presintă o importanţă enormă, căci el

ducţie, în căutarea cărora peştii intră şi în apele interioare.

Speciile adaptate iau o desvoltare enormă utilizând cu succes marile avantaje oferite de natură.

Apa mărei de pe litoral sufere o continuă evoluţie provocată de activitatea constructivă a fluviilor. Mâna omului trebue să intervină ca să menţie un maximum de condiţii biologice în economia generală a vieţei acestei mări.

Lucrări hidro-technice de întreţinere şi îmbunătăţire trebuesc făcute pentru a atrage peştele spre coasta noastră.



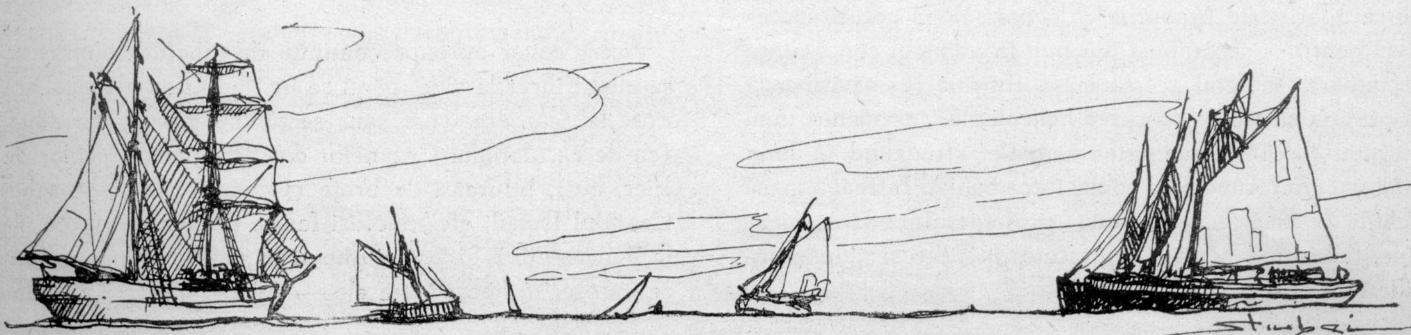
constitue marele pat de reproducţie pentru toate speciile de Sturioni din Marea Neagră. In regiunea inundabilă producţia peştelui este în proporţie directă cu suprafaţa inundată şi cu durata inundaţiei.

4) *Fauna* acestei regiuni din Marea Neagră, compusă din specii de o mare valoare comercială, este foarte bogată în exemplare. Peştii sunt atraşi în aceste părţi de bogăţia hranei şi de condiţiile favorabile pentru repro-

Pescarii din părţile noastre, cari trăesc din exploatarea acestor bogăţii, nu au nevoe, ca cei din Nordul Europei, să facă periculoase călătorii de pescuit în larg. Peştele vine singur la ei. Pescuitul cu instrumente de fund în largul mării, a dat peşte mărunt, tânăr, fără valoare comercială, aducând pierderi pescarilor dela coastă.

O înţelegere internaţională pentru ocrotirea eficace a bancurilor de Sturioni este absolut necesară în Marea Neagră.

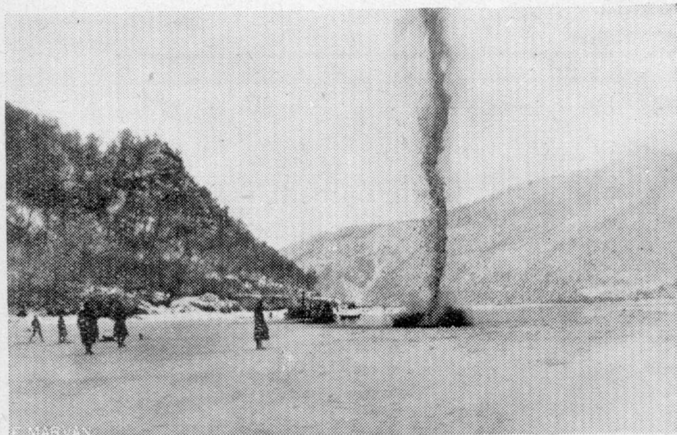
CIORPAC



NAVIGAȚIA PE DUNĂRE IN TIMPUL IERNII

Zilele tot mai scurte și razele soarelui din ce în ce mai piezișe, mai leneșe, fac ca pământul și atmosfera să se răcească continuu, pe măsură ce ne apropiem de iarnă; totodată vânturile dela Nord, ce încep să sufle din stepele goale și infinite ale Rusiei, aduc pe meleagurile noastre fiorii glaciali ai mărilor polare.

Pe măsură ce temperatura atmosferică se apropie de zero grade, straturile superficiale ale apelor stătătoare —



Spargerea gheței cu dinamită la Porțile de Fier.

lacuri și mări — ce păstrează încă din căldura arșiței soarelui de vară, se răcesc, devin mai grele, coboară către fund și alte straturi noui vin să cedeze aerului rece, căldura imagazinată. In felul acesta o continuă mișcare se petrece în masa lichidă, până ce stratul dela suprafață fiind răcit la 4° C. cade la fund și rămâne acolo, imobil, dat fiindcă densitatea apei este cea mai mare la acea temperatură. După un anumit timp de asemenea schimburi, ce se petrec apoi în straturile superficiale, toate straturile lichide se suprapun în ordinea densităților și temperaturilor lor descrescătoare, dela fund către suprafață, *„mișcarea încetează complect în interiorul masei lichide"* și stratul imobil dela suprafață se răcește repede la zero grade și îngheață neîntârziat.

Cu totul altfel se petrec însă lucrurile în masele lichide în mișcare — râuri și fluvii. Acestea, în drumul lor dela munte la mare, se scurg asvârlindu-se continuu în adâncurile curbelor concave ale albiei lor șerpuite, ridicându-se apoi peste pragurile ce separă două coturi succesive, pentru a se prăbuși din nou în adâncul concavității următoare. In felul acesta masa fluvială se înșurubează în propria sa albie (mișcarea helicoidală), asemenea unui burghiu flexibil ce înaintează agale, sfredelind în lung măduva unui trunchi de copac întortochiat. Intreaga masă lichidă se amestecă continuu, și temperatura ei se menține, dela fund până la suprafață, în fiece secțiune considerată, aproape constant aceiași.

In felul acesta apa se răcește foarte aproape de zero grade, când încep să se producă, la suprafață, cristale microscopice de gheață, ce sunt târâte în interiorul masei lichide de curenții descendenți. Când gerul este puternic, numărul cristalelor de gheață formate este atât de mare, încât întreaga masă fluvială constitue o adevărată emulsiune de ghețuri foarte fine. La acest rezultat ajută desigur și viscolele cu zăpadă abundentă care uneori cade așa de deasă încât oprește pe loc navigația.

Cristalele mici de gheață se strâng laolaltă în jurul corpurilor solide de pe fundul albiei și chiar în jurul boabelor de nisip și de argilă ce plutesc în masa fluvială, și formează astfel bureți afânați cari, prin forța lor ascensională, se ridică la suprafața apei, unde plutesc în voe. Această grupare de cristale este cu atât mai lesnicioasă cu cât apele sunt mai scăzute — viteza lor fiind atunci redusă, — ceeace se întâmplă în genere în timpul iernii, fiindcă în această epocă precipitațiile atmosferice se acumulează sub formă de zăpadă pe bazinul de alimentare al apelor curgătoare și, în consecință, râurile și fluviile sunt foarte slab alimentate.

Apa prinsă între cristalele microscopice ale bureților plutitori, îngheață ea însăși fără întârziere, formând astfel ghețuri compacte, la început fine și apoi din ce în ce mai mari și mai groase, ce plutesc, se lipesc între ele și acoperă în timpul gerurilor mari întreaga suprafață a râurilor și chiar a fluviilor mari, cum este Dunărea.



Trecerea Dunărei pe ghiață.

Acest covor aproape continuu de ghețuri plutitoare, se mișcă încet la vale, până ce întâlnește un obstacol serios de scurgere, cum sunt secțiunile gâtuite ale albiei (ca de ex. defileul Cazanelor din apropierea Porților de Fier, etc), bifurcări de brațe (Ceatalul Sf. Gheorghe, Ceatalul Ismail, etc.), coturi foarte pronunțate (cotul de la Tulcea etc.), și atunci ghețurile se proptesc în maluri, se opresc, se lipesc între ele — dacă frigul este pronun-

ţat — şi barează astfel întreaga scurgere a gheţurilor din amonte, ce se îngrămădesc unele peste altele şi formează un pod continuu, superficial, de gheaţă. Datorită vânturilor dominante ce suflă iarna din sectorul NW.—NE., coturile albiei deschise în această direcţie (cotul dela Tulcea de ex.) se prind de gheaţă printre cele dintâi, crivăţul împingând gheţurile înăuntrul cotului pe ambele lui braţe şi împiedicându-le astfel să se scurgă mai departe.

Este interesant de reamintit că, puţin înainte de a intra în ţara noastră, Dunărea primeşte pe cei 3 afluenţi principali ai săi : Drava, Sava şi Tisa, care-i aduc cantităţi imense de gheţuri.

Deaceea oprirea gheţurilor în defileul Cataractelor şi al Porţilor de Fier, săpat deacurmezişul lanţului carpato-balcanic, este adesea inevitabilă. Gheţurile nu s'au prins însă niciodată peste Porţile de Fier propriu zise, datorită curentului vertiginos al apei şi prezenţii stâncilor.

Pe Dunărea maritimă, adică pe porţiunea cuprinsă între Brăila şi Marea Neagră, Dunărea a îngheţat de 72 de ori în timp de 90 de ani consecutivi (1836—1926); din acestea, 60 de îngheţuri au loc între 15 Decembrie şi 1 Februarie.

Deşi oprită scurgerea gheţurilor prin obstacolele mai sus numite, unele din gheţuri sunt totuşi târâte de curentul apei sub podul format la suprafaţa apei, se îngrămădesc acolo, în timp ce altele sunt împinse deasupra lui. Prin acest fapt secţiunea de scurgere a apelor este considerabil strâmtorată între albie şi masele de gheţuri suprapuse, numite *„zăpori"*, pe sub care fluviul îşi poate scurge cu greutate debitul său, din fericire mai totdeauna scăzut în timpul iernii.

Către primăvară însă, când apele cresc brusc datorită topirii zăpezilor, aceste secţiuni strangulate împiedică serios scurgerea viiturilor, apele se acumulează în amontele zăporului şi odată cu ele se înalţă şi gheţurile din albie, pierzându-şi astfel reazemul pe maluri. Presiunea apelor asupra zăporului creşte continuu şi dacă acesta este excepţional de puternic apele pot să se reverse peste maluri, împreună cu gheţurile, pustiind tot ceeace întâlnesc în cale, fără nici o nădejde de stăvilire a dezastrului.

Mai totdeauna zăporul cedează însă sub presiunea apelor în creştere, şi sub acţiunea de topire a razelor solare, uneori însă numai sub acţiunea spărgătorilor de gheaţă şi a explozibilelor *) şi atunci mase enorme de gheţuri se scurg la vale cu viteză excepţională. Este momentul cel mai periculos pentru vasele prinse în gheţuri şi neadăpostite în porturile de ernat, pe braţele înguste ale insuleleor, înapoia stâncilor, etc. şi se numeşte *„debaclu"*. Vasele sunt târâte atunci de gheţurile debaclului, nu mai pot urma canalul navigabil al fluviului, pot fi aruncate în cursa lor întâmplătoare peste bancuri sau la maluri, şi pot chiar să se piardă sub prăvălirea năprasnică a puhoiului de apă şi de gheţuri, pe cari nici o putere omenească nu este în măsură să le stăvilească.

Imediat după debaclu fluviul intră din nou în regimul său normal.

Primele sloiuri ce curg pe Dunăre sunt un avertisment serios pentru navigatori şi exportatori : unii trebuesc să ia imediate măsuri pentru adăpostirea vaselor, iar ceilalţi pentru asigurarea exportului, transportând din timp şlepurile încărcate la Sulina, unde transbordarea în vasele maritime se poate urma toată iarna.

Ingheţul Dunării împiedică vasele maritime de a se urca în porturile principale de export pe Dunăre : Brăila, Galaţi, Reni, etc. şi făcând să înceteze comunicaţiile pe apă între toate celelalte porturi situate pe fluviu, produce şomajul flotelor dunărene şi al porturilor, şomaj ce reprezintă imense capitaluri şi braţe nefructificate.

Se pune aşadar întrebarea pentru ce nu se întrebuinţează mijloace artificiale care să împiedice îngheţul fluviului, sau dece odată ce fluviul a îngheţat, nu se încearcă fără întârziere spargerea acestor gheţuri şi evacuarea lor, pentru a permite reluarea navigaţiei ?

Cine a văzut Dunărea în timpul iernii, acel nesfârşit puhoi de sloiuri, îşi dă seama că a încerca să împiedicăm îngheţul fluviului, este cel puţin o „imposibilitate practică".

Se poate face însă deblocarea fluviului de gheţuri prin mijloace artificiale ?

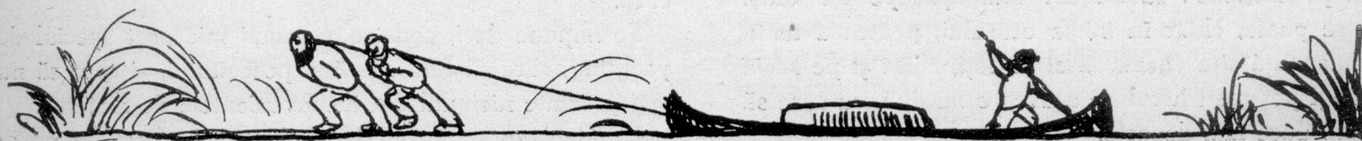
Răspundem categoric : pentru porţiunea maritimă a Dunării, operaţia aceasta este nu numai posibilă, ci chiar uşoară în anumite momente favorabile ale iernii, când, cu sacrificii relativ restrânse, se poate provoca deschiderea navigaţiunei maritime şi reînceperea activităţii porturilor Brăila şi Galaţi, uneori cu o lună şi mai mult încă, înainte de curăţirea naturală a fluviului de gheţuri.

Pentru porţiunea fluvială propriu zisă a Dunării, adică pentru cursul său din amonte de Brăila, problema devine atât de grea şi neeconomică, încât ne credem îndreptăţiţi să o considerăm ca fiind „practic nerealizabilă".

In numărul viitor al revistei vom arăta mijloacele indicate prin care s'ar putea menţine navigaţia pe Dunărea maritimă în timpul iernei.

Inginer VASILESCU

*) Termita în deosebi: bombardamentul de artilerie are mai mult un efect „moral" asupra populaţiilor ameninţate de inundaţie.

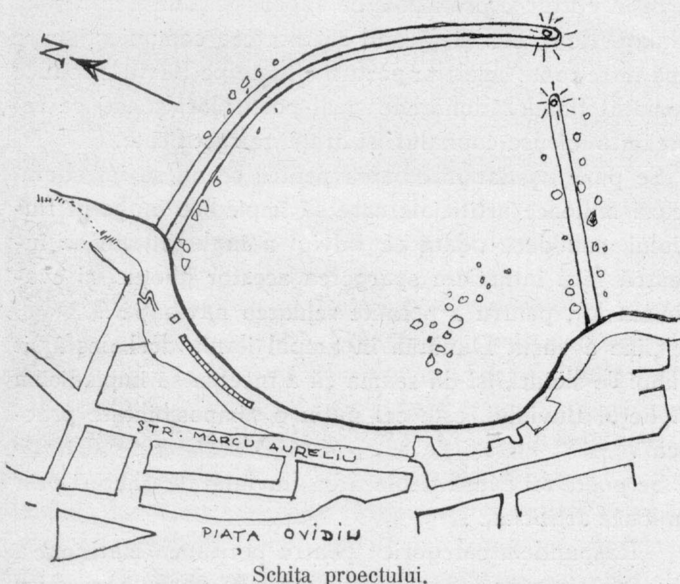


Un port de yachting la Constanţa

Lipsa de adăposturi sigure pentru cazuri de furtună, lipsa de porturi potrivite unei navigaţii de coastă, a împiedicat şi împiedică desvoltarea atât a pescuitului cât şi a yachtingului, pe coastele româneşti ale Mării Negre.

Avem 420 km. de coastă, şi pe această lungime, nu sunt decât două porturi : Sulina şi Constanţa, accesibile tuturor vaselor, pe aproape toate timpurile. Celelalte sunt sau inaccesibile, sau nu prezintă aproape nici o siguranţă pentru vasul care ar căuta adăpost acolo, în timp de furtună.

Nici o instalaţie, nici un dig de apărare, nimic nu întrerupe aspectul de goliciune a coastei noastre. Mangalia singură, are un vechiu dig genovez, aşezat perpendicular pe direcţia vânturilor de N. E., care însă lasă portul deschis, ori cărui vânt, cât de mic, dinspre larg sau dinspre Sud.



Schiţa proectului.

Balcicul şi Cavarna au simple schele, expuse vântului din toate părţile. Cetatea Albă, Vâlcovul, Sf. Gheorghe, unde uşor s'ar găsi adăpost, sunt astupate de nisipuri. Ce să mai spunem de localităţile noastre balneare : Budache, Mamaia, Eforia, Movila, unde ar trebui să fie, cel puţin vara, o desvoltare a sporturilor de apă, şi cari nu lasă nici o posibilitate de acostare.

Construirea portului de refugiu de la Tusla, de lângă Balcic, al cărui proect făcut în 1928, este pe cale de realizare, va constitui un prim pas în desvoltarea navigaţiei de coastă şi a pescuitului. Păcat, însă, că pentru yachting, portul este cam departe de Balcic.

Un port de yachting, trebue să corespundă unei condiţiuni primordiale : să fie cât mai aproape de oraş. Dacă se poate, chiar în inima oraşului, pentru a tenta în permanenţă şi a chema la el pe toţi, chiar şi pe aceia cari nu-şi pot plăti luxul de a avea o maşină, cu care să se poată duce mai departe.

La Constanţa, aşa zisul port de yachting este la dana zero, spre far, lângă Pavilionul Regal. Dar câţi se aventurează până acolo, chiar dintre marinari, afară doar dacă nu sunt obligaţi să facă acest drum ? Cine este gata de bună voie, să străbată la dus şi la întors, o distanţă atât de mare, din mijlocul oraşului, până la capul digului ?

Aci pe lângă distanţa mare mai sunt şi alte piedici.

Portul actual nu prezintă nici o garanţie pentru micile îmbarcaţii de sport. Valurile, şi vânturile, de multe ori


Plaja Duduia.

prea puternice chiar în port, repede ar putea, lovind vasele de cheiu, să le bage la fund. Însă-şi cuterul Domniţei Ilena, era să fie sfărâmat, mai anii trecuţi, în urma unei vijelii.

O adevărată nenorocire este păcura scursă din conductele portului de petrol. Un yacht, un cuter, vase albe şi curate prin excelenţă, nu pot să stea pe valuri de păcură.

Se impune deci, construirea unui mic port special de yachting, care să folosească şi pescuitului, şi care să nu mai prezinte niciunul din inconvenientele de mai sus.

La Constanţa, portul de yachting, cred, că se poate

face într'unul din golfurile pe care marea le-a săpat în partea de Est a orașului.

Cel mai bun dintre toate ar fi golful aflat între hotelul Carol și promontoriul pe care este așezată biserica Armeană, acolo unde pescarii de totdeauna, și-au stabilit adăpostul lor. Mărginit în amândouă părțile de stânci cari se ridică până aproape de suprafața apei, formând un fel de diguri naturale, scufundate, golful este apărat și de vânturile de Nord și de cele Sud. Are, acum, în starea naturală în care se află, o singură parte vulnerabilă, spre Est, dar care bineînțeles, ar fi ușor remediată printr'un dig de apărare, așa după cum se vede din schița alăturată. Totuși, pe orice timp, atunci când nu te poți apropia de nici o parte a coastei, pescarii vin aci fără grije. Valurile mari se sparg în stânci, iar între ele apa stă liniștită, ca în rada unui port. Adâncimile navigabile sunt foarte aproape de coastă, astfel că, numai cu puține cheltueli, și urmând șirul stâncilor cufundate în apă, s'ar putea face acolo un port destul de încăpător, care să primească și bărcile albe ale amatorilor de yachting ca și lotcile cătrănite ale pescarilor.

Sportsmanii și pescarii, se pot înțelege ușor. Și unii și alții fac canotaj și navigație cu pânze.

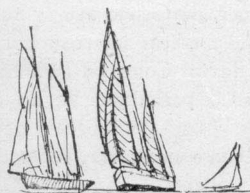
După cât știm Primăria orașului, are un plan de consolidare a malurilor care prevede prelungirea bulevardului peste golfurile actuale pe care să le astupe cu umplutură, pentru a câștiga noui terenuri de construcție la țărmul Mării.

Acest golf însă nu trebue astupat. Cheul și bulevardul pot urma curba malului natural. O rectificare a primului plan se poate face cu ușurință ținând seamă de nevoia yachtingului la Constanța. In fața folosului adus de atracția sportului nautic pentru oraș, toată lumea va fi de acord pentru realizarea acestui mic și minunat port pe care natura ni-l pune la dispoziție.

Constanța, ar câștiga din punct de vedere estetic și lucrarea ar costa mai puțin dacă s'ar face un bulevard care să contureze pe cât se poate actualele golfuri, decât dacă ele ar fi astupate.

Putem avea un port de yachting, în inima orașului, ușor accesibil, care ar aminti în parte portul pescăresc și de yachting al Biarritzului. Constanța ar putea da posibilitatea tineretului să practice sporturile de apă, și ar avea la dispoziție un mijloc în plus pentru atracția vizitatorilor, cari din an în an, vin tot mai puțin aci, preferând alte puncte de pe litoralul român, dacă nu chiar stațiunile balneare ale vecinilor noștrii de la Sud.

ALEXANDRU DAIA



LA GURA DUNĂRII [1]

Viziunea portului, adusă de cuvântul magic, pe care toți îl așteptau, sculă în picioare toată lumea la bord.

„Sulina !... se vede !... Sulina !.., își spuneau unii altora, și o bucurie copilărească cuprinse mulțimea care ieșea pe punte afară, să prindă cu ochii lacomi liniuța neagră a uscatului ce tremura în zare.

Mircea, aplecat pe-o parte, lovit cadențat în coaste de-un pleoscăit domol, aluneca ușor spre portul care-și scotea încet capul din apă, apărând ochiului în depărtare haotic și confuz.

La asfințit, cerul roșu de foc. Linia uscatului devenea portocalie în aureola unui vast incendiu. Părea că arde delta cu imensele păduri de stuf în zare.

Inapoi, pîcla serei înegrea treptat fața apei întunecând orizontul. Și în depărtarea ștearsă numai ochiul farului, veghind neadormit pe Insula Șerpilor, clipea misterios.

In rada largă și pustie o mică brigantină, c'o siluetă elegantă, își potrivea pânzele desfăcute ca niște aripi albe, să-și ia sborul în larg.

Aproape de intrare o masă enormă, ca un gigantic monstru antideluvian, se profila straniu pe roșul cerului. Era o navă-colos, una din marile *drage* cari scurmau zilnic fundul mîlos al mărei la gura fluviului.



Farul din Sulina care anunță adâncimea la gura Dunărei.

In lumina scăzută a serei se deslușia încă bine când Mircea, strângându-și pânzele, trecu printre cele două faruri, verde și roșu, puse de strajă la capetele digurilor dela gură.

— Hai sus, pe puntea de comandă, se vede portul mai bine, zise secundul oferindu-i doctorului un binoclu de mare distanță.

Pen'rucă întâia dată intra pe gura Dunărei, doctorul căta atent înainte să prindă dela prima vedere culoarea locală a Sulinei.

Prin lentilele binoclului vedea în față deschis, neted, canalul navigabil, și de-odată îi reveni în minte citații, frânturi de versuri uitate din copilărie :

„Fluviu e un drum care merge".
„Dunăre, Dunăre"
„Drum fără pulbere"...
„Și te du la Dunăre"
„Și bea apă tulbure"...

Pe ecranul cerului se proectau catarge și coșuri ; corăbii și vapoare de-alungul malurilor dormeau ancorate, priponite cu frânghii groase de sârmă.

Pe-o limbă de pământ joasă, îngustă, între fluviu și baltă, se înșirau casele aliniate la rând.

O moară de vânt își învârtea cadențat în aer brațele obosite. La

---

[1]) Fragment din romanul *Eoropolis* de Jean Bart.

Nord păduri nepătrunse de stuf, la Sud banda nesfârşită a plajei cu valurile dunelor de nisip în zare.

— Peisagiu olandez, pronunţă scurt doctorul.

— Exact, aprobă secundul. Aceleaşi condiţii. Teren plat. Mlaştină. Cota zero. Nivelul mărei.

Priveşte oraşul. Trei străzi lungi, paralele cu malul fluviului. A patra e în baltă; i-se zice Sahara din cauza nisipului depus ca să ţină ţânţarii la distanţă.

Iată oraşul văzut ca în palmă. Observă că mai toate casele sunt de lemn.

— Şi în caz de incendiu? întrebă doctoirul.

— Nici un pericol, incendii nu se pomenesc aci, pentrucă societăţile de asigurare nu asigură casele de lemn. Poate e singura comună urbană care nu are post de pompieri. In cazuri rare servesc marinarii noştri şi pilotina Petrel, care are o pompă cu aburi.

— Dar ce-i clădirea asta colosală, în disproporţie cu restul oraşului?

— Palatul *Comisiei Europene a Dunărei*. Impunător, monumental, ca reşedinţa unui guvernator din colonii.

Casele din jurul lui sunt locuinţele funcţionarilor superiori dela Comisiune. Vile cochete îmbrăcate în ederă şi glicină. Panouri de verdeaţă, boschete, alee plantate, parchete de flori, terenuri de sport... toate cu simetrie, tăiate geometric. Curăţenie, ordine, con-



Vedere din Sulina.

fort englezesc. O insulă, un petic de civilizaţie în pustiul primitiv al deltei.

Observă; aici îi occidentul; cu cât mergi în sus pe canal civilizaţia scade, case tot mai mici, desordine, murdărie până în capăt la movilele de cărbuni, unde sunt tavernele infecte rămase de pe vremuri în aceeaş mizerie şi pitoresc oriental.

Mircea urca încet pe canal împotriva curentului, aşa de-aproape de cheu încât de pe puntea lui se vedea pe ferestre până în fundul caselor.

Doctorul privea confuz la defilarea neîntreruptă a lanţului de cafenele, biurouri şi consulate, care se înşirau de-alungul cheului jos.

Munca în port încetase, era ora întoarcerei dela lucru. Lumea forfotea. Prin uşile deschise scăpau vaete de arcuş, ţipete de armonică, chiote primitive, cântece pescăreşti, glasuri răguşite de rachiu şi umezeala mărei.

Câteva batiste fluturau pe la ferestre. Multe perechi de ochi, ascunşi după perdele, pândeau mersul domol al vasului.

— Sulina asta e unul dintre cele mai originale puncte de pe glob, reluă explicările secundul.

Doctorul îşi întoarse capul spre el concentrându-şi atenţia.

— Da, da, să nu te miri. Ai să te încredinţezi îndată.

Mă rog, mai există pe faţa pământului o asemenea situaţie? Ascultă:

Debarci aci într'un port românesc. Mergi în lungul cheului, pe strada întâia spre palatul Comisiunei, şi de-odată te opreşti în loc. Strada-i barată. Un gard de lemn, văpsit în verde, îţi închide drumul. Rămâi, aş putea zice, ca viţelul la poarta nouă, dacă poarta n'ar fi foarte veche, cam de vre-o şaptezeci de ani. Mai este vre-un oraş în lume în care o stradă să fie tăiată de-a curmezişul de un zaplaz, ce slujeşte drept frontieră despărţind două state?

— Cum două State? întrebă nedumerit doctorul.

— De sigur... două State. Uite, în dreapta zaplazului e România, în stânga e Comisiunea Europeană a Dunărei.

Observă culorile celor două steaguri: în dreapta gardului fâlfâe tricolorul românesc, — în stânga e steagul Comisiunei: alb cu bande albastre şi roşii, cu cele trei litere: C. E. D.

— Aşa-i... ciudat lucru, se minună doctorul.

— Iată, gardul acesta verde e frontiera. Rubiconul modern. Suveranitatea română rămâne la poarta verde. Autorităţile locale nu pot pune piciorul pe teritoriu Comisiunei, care se bucură de neutralitate — privilegii moştenite din vremea regimului capitulaţiilor turceşti.

— Cum, şi pentru că are steag propriu Comisia este socotită Stat? întrebă doctorul.

Secundul îi răspunse prompt:

— De sigur. Ne găsim în faţa unui Stat independent, Stat-miniatură, dar un Stat autonom cu cele trei depline puteri:

Face legi.

Judecă.

Execută.

— Stat în Stat, adăugă Neagu făcând haz de nedumerirea doctorului.

Două săbii într'o teacă,
Doi stăpâni în ţară săracă.

— Dar ce rost are Comisia asta? întrebă doctorul din ce în ce mai încurcat.

— Pe vremea când Turcia nu putea şi Rusia nu voia să întreţină gura Dunării deschisă navigaţiei, după războiul din Crimeia, s'a alcătuit provizoriu o Comisie Europeană pentru lucrări technice, ca marile Puteri să-şi poată trimite vapoarele la Dunăre să încarce grâul românesc de care aveau nevoe.

Noi ocupând Dobrogea am intrat în stăpânirea gurilor Dunărei moştenind toate buclucurile Turciei. Azi Comisia nu mai corespunde împrejurărilor, e o alcătuire arhaică, un anahronism, o excepţie fără precedent, unică pe glob.

Deşi provizorie vegetează încă, doar nu de geaba s'a zis că nimic nu-i mai permanent decât un provizorat.

Populaţia pestriţă de aci, indigeni şi străini, o privesc cu respect şi sfieală.

O luptă surdă durează, de jumătate de secol, între autoritatea naţională şi cea internaţională.

— Să fii nevoit să trăeşti aici.... trebue să fie oribil, zise doctorul.

— De sigur că de plăcere nu locueşte nimeni aci. Căci nimeni nu se expune să fie gratuit supt de ţânţari. Nevoia sau setea de câştig i-au adus pe toţi aci în deltă. Totuş, viaţa acestui mic port cosmopolit e originală şi interesantă. Are un farmec şi un pitoresc deosebit. Este unicul loc în ţară unde găseşti adevărata viaţă de port. Celelalte porturi ale noastre nu sunt decât oraşe. Sulina este numai port, nu are oraş. Toată populaţia se hrăneşte din viaţa portului.

De altfel nici nu are nimic comun cu restul ţărei. Aci e o viaţă de colonii. Ca şi pe Niger, pe Congo sau la Suez, s'a instalat şi la gura Dunării biroul unui sindicat internaţional pentru exploatarea şi poliţia navigaţiei pe fluviu. Comerţul levantin atrage aventurieri din toate seminţiile, cari se perindează pe aci ca să pescuiască în apa tulbure a Dunărei.

Un mosaic de rase. Toate neamurile, toate tipurile şi toate limbile. Un minuscul turn Babel.

Mica lume a acestei instituţii — Europa în miniatură — cu de-

coruri, culise şi protocol, are o viaţă aparte. Este un cerc închis, inpermiabil, perfect etanş. Se ţine la distanţă ascunzând, sub masca unei exagerate politeţi, slabul contact cu mulţimea indigenă, în sânul cărei se găseşte provizor debarcată aci la poarta Orientului.

— Dar ce atracţie deosebită are Sulina asta pentru marinarii noştri, spuse Neagu c'o ascunsă bucurie.

— Tot din cauza Comisiunii avem aci *porto-franc*. Băuturi, săpunuri, parfumuri, toate intră fără vamă şi iesă prin contrabandă. Cantitatea de săpun care intră anual aci, s'a calculat că ajunge să spele toată populaţia suliniotă timp de zece ani. Numai o parte rămâne pe loc, nouă părţi se introduc pe ascuns în ţară.

— *Echipaj la posturile de sosire!...*

Comanda răsunătoare a ofiţerului de quart tăe brusc firul discuţiilor. Toţi ofiţerii îşi luară locurile obişnuite pe punte.

Secundul trecu la postul de manevră a ancorei.

Neagu la ordinile comandantului.

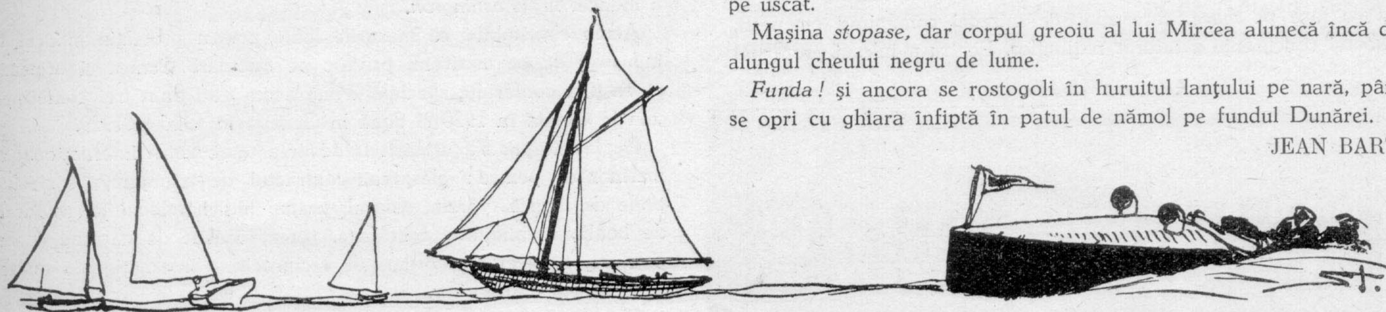
Doctorul, fără nici o treabă, rămase izolat.

Bandula, aruncată cu dibăcie ca o granată de mână, căzu departe pe uscat.

Maşina *stopase*, dar corpul greoiu al lui Mircea alunecă încă dealungul cheului negru de lume.

Funda! şi ancora se rostogoli în huruitul lanţului pe nară, până se opri cu ghiara înfiptă în patul de nămol pe fundul Dunării.

JEAN BART



BARCI, ŞALUPE, YACHTURI

Cum am arătat în numărul trecut, sportul nautic e încă considerat la noi ca o distracţie americană, un lux!

Aţi fost în străinătate?

Aţi văzut lacurile din Italia, lacurile din Germania, coastele Franţei şi ale Angliei? Zeci de mii de yachturi se încrucişează — dela barca simplă ce se duce în spinare până la yachtul miliardarului!



Abecedarul marinarului! (Die Yacht)

Dacă în numărul acesta nu putem încă da detalii precise asupra diferitelor tipuri de bărci vom arăta câteva exemplare ce se pot aduce din străinătate.

Două tipuri de bărci cu pânze: puiul şi gâsca.

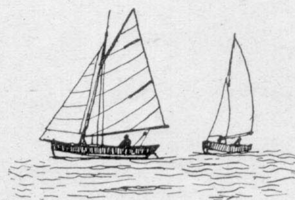
Francezii au reuşit pe preţul de 2500 franci să ofere un *you-you*, adică un *puiu*, cum spunem noi românii. Puiul este bărcuţa cea mai mică dela un vapor sau corabie. Navele au totdeauna pe lângă bărcile lor obişnuite şi o bărcuţă de aceasta pe care o conduce un singur om. Pentru micile servicii în jurul navelor în port, *puiul* este absolut necesar.

După cum arată schiţa acest pui lung de 2.50 m. şi greu în total de vre-o 60 kg. are două pânze: un floc şi o randă cu o suprafaţă totală de 4—5 m².

La 5000 fr. au „hirondelle"-a *), tot un fel de pui — însă semi-puntat — deci bun şi pe valuri, mult mai greu şi mai echilibrat (350 kgr.). Dintre toate bărcile cu pânze nerăsturnabile, acest tip pare să fie cel mai convenabil.

Vom continua în numărul viitor cu exemplare de bărci şi yachturi, în special ambarcaţiuni accesibile pungilor mai modeste.

Constructorii particulari de bărci din întreaga ţară care doresc să le publicăm la această rubrică lucrările lor să ne trimită fotografii, planuri şi date cu preţurile respective pentru fiecare tip de barcă.



Puiu



Gâsca

Timonier

* La numirea franţuzească de „hirondelle" noi nu putem pune „rândunica" pentrucă această numire este consacrată pânzei cele de sus dela catargul corăbiilor. Vom da însă acestui tip de barcă numele de *gâscă*. Deci: *gâsca*, este un tip mai mare ca puiul, puntat şi lestat, cu 2 pânze: floc şi randă. (*Flocul* este pânza triunghiulară din prova şi *randa* este pânza mare trapezoidală sau triunghiulară.

CRONICA

Conferinţe internaţionale pentru munca maritimă

Industria transporturilor maritime este menită, prin natura ei, să ajungă cea mai internaţională industrie.

Obiectul ei, transportul oamenilor şi lucrurilor dintr'o ţară în alta se face pe *mare*, care aparţine întregei comunităţi omeneşti, şi liberei concurenţe a tuturor naţiunilor. Pentru a înlesni progresul



Palatul Ligei Naţiunilor din Geneva.

condiţiilor de muncă a marinarilor, este nevoe mai mult de cât în orice industrie, să se stabilească o legislaţie internaţională.

Oricare ar fi pavilionul sub care nava înfruntă marea, marinarul sufere acelaş regim, aceeaş disciplină, trecând prin aceleaşi primejdii.

Munca pe apă se deosebeşte mult de munca pe uscat. Disciplina



O şedinţă la conferinţa maritimă.

specială la care este supus marinarul, viaţa sa rătăcitoare, departe de lume şi de familie, lupta directă cu elementele naturei, face o meserie a parte cu totul diferită de celelalte. E natural să aibă nevoe de o protecţie legală această muncă pe apă.

Unele măsuri de protecţie pentru marinari se regăsesc în legislaţiile naţionale cari înlocuesc codurile din secolele XVI, XVII, XVIII.

Dar progresele mecanicei au modificat condiţiile muncei maritime, de unde urmează nevoia de noui legiuri pentru munca maritimă modernă.

După războiul mondial s'a ţinut prima conferinţă internaţională a muncei la *Washington*.

Acolo s'a stabilit că măsurile luate pentru protecţia muncei în industria de pe uscat nu privesc pe marinari. Pentru ei urmează să se ţină conferinţe speciale. Până acum s'au ţinut trei conferinţe: una la Genua în 1920 şi două la Geneva în 1926 şi 1929.

De la început s'a urmărit întocmirea unui statut internaţional al marinarilor pentru: plasarea, contractul de angajare, controlul, orele de muncă, vârsta, salarul, hrana, higienă, locuinţă, asigurări de boală, invaliditate, bătrâneţe, şomaj cauzat de naufragiul, repatriare, arbitraj şi acorduri de reciprocitate internaţională interesând soarta marinarilor.

Chestiunea cea mai grea, care nici până azi nu s'a rezolvit, este acea privitoare la reglementarea *orelor de muncă pe bordul vaselor comerciale.*

Această chestiune, ce urmează să fie soluţionată într'o viitoare conferinţă, merită să fie tratată mai pe larg. Deocamdată dăm numai în rezumat *convenţiile* cari au fost ratificate şi de România:

1) *Convenţia care fixează vârsta minimă de admitere a copiilor în munca maritimă* (15 Iunie 1920).

Copii mai mici de 14 ani nu pot fi întrebuinţaţi la muncă pe bordul vaselor. Această măsură nu privesc pe copii de pe vasele-şcoli supraveghiate de autoritatea publică.

Căpitanii sau patronii trebue să ţină câte un registru de înscriere sau rol al echipagiului menţionând persoanele mai mici de 16 ani întrebuinţate pe bord, cu arătarea datei lor de naştere.

2) *Convenţia relativ la examinarea medicală obligatorie a minorilor îmbarcaţi* (25 Oct. 1921).

Orice tânăr mai mic de 18 ani nu poate fi îmbarcat în echipaj de cât în urma prezentărei unui certificat medical, care să ateste aptitudinea pentru munca pe bord. Certificatul trebue să fie semnat de un medic recunoscut de autoritatea competintă. Constatarea trebue făcută în fiecare an. Termenul de valabilitate poate fi pre-

lungit până la sfârşitul călătoriei.

In cazuri urgente, când se îmbarcă un tânăr fără certificat medical, constatarea se va face în primul port următor în care vasul va intra.

3) *Convenţie relativ la indemnizaţia de lipsă de lucru în caz de pierdere prin naufragiu:* (15 Iunie 1920).

Termenul de *marinari* este aplicabil tuturor persoanelor întrebuinţate pe bordul oricărui vas efectuând o navigaţie maritimă.

In caz de pierdere prin naufragiu a unui vas oarecare, armatorul sau persoana cu care marinarul a făcut un contract pentru a servi pe bordul vasului, va trebui să plătească fiecărui dintre marinarii întrebuinţaţi pe acest vas o indemnizaţie, pentru a face faţa lipsei de lucru rezultând din pierderea vasului.

Indemnizaţia va fi plătită pentru toate zilele perioadei efective de lipsă de lucru, după salariul din contract. Suma se limitează la două luni de salar.

4) *Convenţie privitoare la plasarea marinarilor.*

Plasarea marinarilor nu poate fi obiectul unui comerţ. Plasarea trebue să se facă de stat (cum se face la noi prin căpităniele de porturi) sau prin anumite oficii de plasare organizate de armatori şi marinari, lucrând în comun sub controlul autorităţei centrale.

Marinarul trebue să-şi păstreze dreptul de a-şi alege vasul, şi armatorul dreptul de a a-şi alege echipagiul.

Contractul de angajament trebue să conţină toate garanţiile pentru protecţia părţilor interesate, şi se vor face toate înlesnirile pentruca marinarii să poată examina contractul înainte şi după semnare.

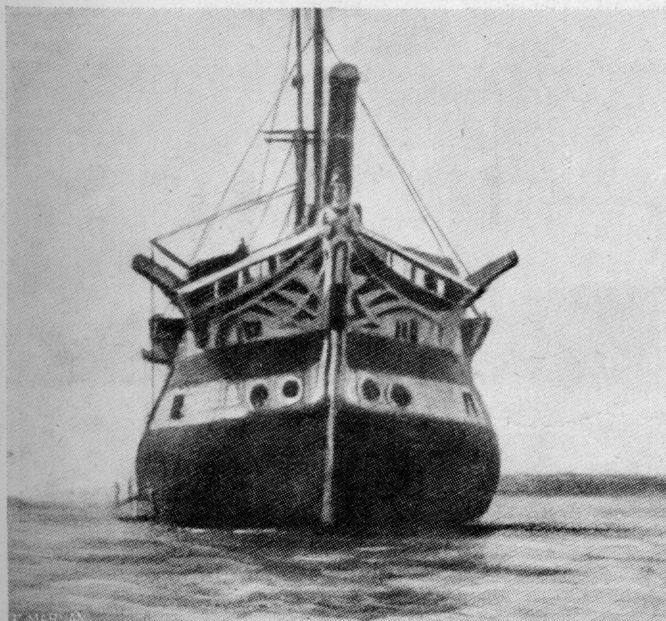
CABESTAN

Ce poate face o Ligă Navală

Mircea nava-şcoală a României a împlinit vârsta de 50 ani. Şi noi vorbind de el îi spunem: „Bătrânul Mircea".

Anglia are o navă care a împlinit vrâsta de 134 ani.

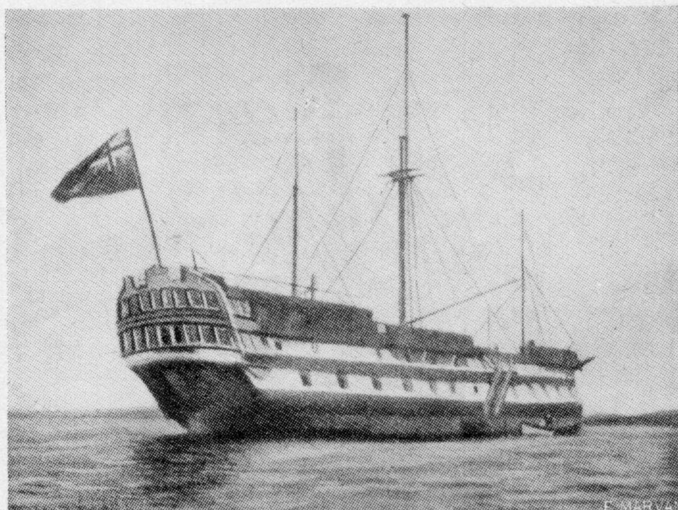
Dacă astăzi în vremea oţelului şi sudurii electrice, construcţia



unui vas nu e tocmai uşoară, îşi închipue ori cine cât de grea era construcţia unui vas de lemn, pe vremea vaselor cu pânze.

Nu numai eleganţa formelor exterioare şi a celor de sub apă, — a *carenei,* — dar greutatea de a găsi copaci a căror fasonare să pue la îndemână *chile* (partea cea mai de jos, şira spinării a vasului), *coaste, etrave* (partea dinainte care spintecă apa) *etambouri* (partea dinapoi, de care se prinde cârma), — şi mai ales arta cu care aceste piese care alcătuiau scheletul vasului se îmbinau pentru ca să dea cea mai mare trăinicie sunt şi azi admirate de actualii constructori navali.

Vasele erau atât de trainice în cât durau mult mai mult ca cele de fer. Un exemplu frumos îl avem în ţară: pe când *„Ştefan cel Mare"* de fer e azi un şlep hodorogit, iar faimoasa *„Elisabeta"* de oţel un hârb pe cale de demontare, — vestitul *„Mircea"*, de lemn, după 50 de ani e încă în stare a lua şi ţine marea, lemnul lui a devenit oţel.



Recordul s'ar părea că-l bate fostul vas de luptă francez cu două punţi. *Duguay-Trouin* construit la Rochefort în 1797 şi care în lupta dela Trafalgar (1805) a fost capturat de englezi, după ce şi-a perdut comandantul şi 150 oameni din echipaj.

Englezii l'au rebotezat *Implacable* şi s'au servit de el până la 1842, când l'au dezarmat, spre a servi ca vas şcoală copiilor de marină.

In 1908 împlinindu-şi centenarul, amiralitatea hotărâse a-l vinde ca... lemn de foc.

Un englez inimos însă, *G. Whealty Comb,* interveni să-l salveze fundul fiind încă în bună stare, ceru să i se acorde favoarea a lua asupră-şi orice cheltuială de întreţinere sau reparaţie. Bine înţeles că i s'a acordat.

Veni războiul însă, care întrerupse lucrările. După război mijloacele băneşti ale d-lui *Comb* ne mai putând face faţă cheltuelilor, sări în ajutor gloriosul amiral, *Lord Beatty.*

La apelul său prin Liga Navală *(Navy League)* naţiunea a răspuns strângându-se 19.000 lire (pe atunci aproape 19.000.000 lei). Reparaţiile s'au putut relua şi astăzi *Implacable,* după 134 ani, e cea mai modernă şcoală pentru ucenicia meseriei de marinar, atât din punct de vedere higienic, cât şi didactic.

Tot mulţumită lui Comb, lui Beatty şi Ligii Navale s'a putut înfiripa un fond din al cărui venit s'a asigurat păstrarea şi întreţinerea acestei relicve.

Pe *Mircea* al nostru ce soartă îl aşteaptă oare? Se va găsi vre-un Comb românesc să-l salveze?

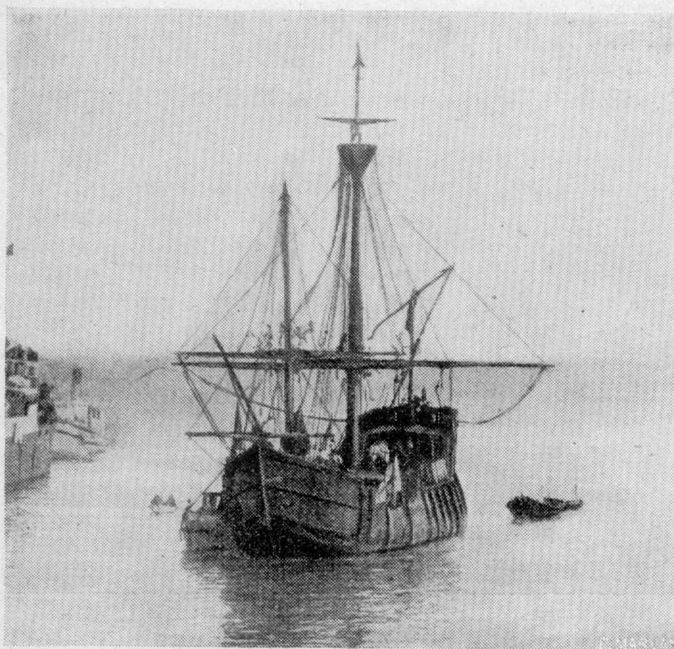
Dacă cei care şi-au făcut ucenicia pe el ar pune deoparte *un leu* pe zi pentru *„fondul Mircea"*, e de sperat că nava-şcoală să mai primească încă odată o medalie pentru alţi 40 ani de serviciu.

Am dori să cunoaştem în această privinţă, atât părerile oficialităţii cât şi ale celor care figurau odată în rolul de echipaj al brikului *Mircea.*

MOŞ DELAMARE

Caravela lui Cristofor Columb

Un comitet de iniţiativă din Spania a luat hotărîrea ca să trimeată la Colon, o piatră comemorativă care să se aşeze la temelia Turnului amintirei, pe care guvernul american îl ridică la intrarea canalului de Panama. Pentru ca gestul făcut să-şi păstreze măreţia lui s'a intervenit ca această piatră să fie transportată până în America cu o corabie — „*Santa Maria*" — care este o reconstituire a caravelei cu care



Cea mai nouă reproducere a Caravelei.

Cristofor Columb a făcut primul său voiaj în America. Este timpul să arătăm că în afară de numeroase miniaturi încercate a da o copie cât mai fidelă după acea celebră caravelă, modelul reconstituit actual şi căruia i se va face onoarea de a executa această călătorie, se crede a fi cel mai reuşit până în prezent.

Primele două încercări de reconstituire s'au făcut în anul 1892. Unul reconstituit în Spania, după indicaţiile unei Comisiuni Spaniole, cu dimensiunile următoare: lungime 22.60 m., lărgime maximă 7.80 m., adâncime 7.40 m. şi cu un tonaj de 127 tone 500. Construcţia părţei inferioare a pupei era plată, ca greement, vasul avea trei catarge şi bompres.

Catargul mic avea o pânză pătrată, catargul mare două vele pătrate suprapuse, iar catargul artimon (din pupă) o pânză latină.

Velele de jos aveau bonete (făşii largi de pânză cari măreau suprafaţa de velatură).

Modelul Italian a fost stabilit de Comisiunea Regală Columbiană a Italiei şi a lucrat sub conducerea Căpitanului T. A. Albertis. Acest model nu diferă de cel spaniol decât prin construcţia părţei inferioare a pupei care era rotunjită, în plus era o mai mare diferenţă de înălţime între catargul mic şi catargul mare.

Această caravelă a luat parte la serbările columbiene dela Genua (1892) unde România a fost reprezentată prin vasele *Mircea* şi *Elisabeta.*

Cu vasul său, Cristofor Columb, a făcut drumul dela Palos la San Salvador, în 35 de zile, voiaj ce a constituit un record pe acele timpuri, întrucât a navigat fără planuri de drum bine stabilite şi nici n'avea experienţa vânturilor dominante. Vasul, reconstituit a urmat acelaş trajeu şi a făcut traversarea aproape în aceiaş durată de timp.

O serie de critici încercară să dovedească, că atât modelul spaniol cât şi cel italian, nu sunt o reconstituire fidelă a vasului lui Columb, ceeace face pe guvernul spaniol să facă investigaţiuni care conduse la construirea unui nou model, în anul 1929.

Astfel, după indicaţiile celebrului arhitect, Căpitan Guilleny Tato, se construi la Cadix pentru expoziţia din Sevila o nouă caravelă reconstituire mai fidelă a *Santei Maria.*

Vasul are o lungime de 25.67 m., lăţime 7,53 m. şi cu o înălţime de 3.35 m. şi având formele dela pupa rotunde.

Cu această caravelă, reconstituită, se va trimite piatra comemorativă în America.

G. M.

Miraculoase lucrări sub apă

In ziua de 20 Mai 1922, piroscaful *Egypte,* sub pavilion englez, în urma unei ciocniri cu piroscaful francez *Seine,* s'a scufundat în ape adânci de 126 m. cauzând moartea a 122 oameni şi ducând cu el la fund o încărcătură de bare de aur, în valoare de 839 de mii lire sterline şi bare de argint în valoare de 250.000 lire sterline.

Cum o astfel de comoară nu trebuia abandonată în fundul mării, cu toate dificultăţile pe cari marea adâncime o cauza cercetătorilor, nu s'a abandonat ideia scoaterii la suprafaţă.

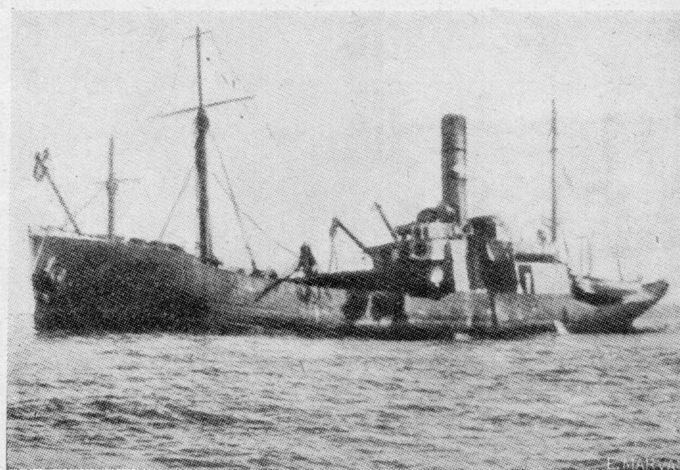
Pentru salvarea acestui încărcământ de o aşa mare valoare, s'a achiziţionat cele mai perfecte vase de salvare *Artiglio* şi *Rafio* cari au avut de dus lupte titanice spre a învinge enormele dificultăţi ale acestei operaţiuni.

Astfel, scufundătorii erau ţinuţi să lucreze la adâncimi de peste 120 m. adică la presiuni de 12—13 atmosfere şi într'un curent submarin de o iuţeală de peste 7 km. cu un timp defavorabil (circa 300 zile pe an).

O explozie nenorocită făcu să se întrerupă lucrările şi mult timp s'a crezut încercarea nereuşită.

Cu o tenacitate demnă de toată lauda, se începu lucrările cu vasul *Artiglio II,* înzestrat cu cel mai perfect material technic, şi s'a reuşit să se smulgă mării avuţiile ce-şi însuşise.

După ce s'a pătruns până la tezaur, s'a izolat camera, şi cu un fel de ghiare mecanice s'au scos la suprafaţă comorile mult căutate, adică: 5.800 kgr. argint şi 800 000 lire sterline în aur, ceeace constituia obiectul acestei cercetări.



Vaporul de salvare «Raffio».

In afară de acest tezaur s'a mai scos din vasul înecat şi diferite obiecte foarte bine conservate, între acestea se găsi şi o Biblie engleză cu scrisul destul de citeţ.

Această operaţie constitue, din punct de vedere technic, un foarte



Aparat de scafandru.

mare succes şi este considerat în lumea marinărească ca un mare pas făcut în lucrările sub apă.

Un grup de oameni de afaceri, încurajaţi de acest succes, voesc să întreprindă o nouă cercetare asupra vasului *Principe delle Asturia*, naufragiat în 1915 pe coasta dela Santos în Brazilia, cu 1.000.000 lire sterline şi bijuterii de peste 500 000 lire sterline.

Concomitent cu acest succes, submarinul Italian *Squalo* a parvenit a se scufunda în experienţele făcute în apele dela Spezia la 110 m.

Deci putem zice, că graţie mijloacelor technice actuale, lucrările submarine vor intra într'o nouă fază. G. M.

Pe marginea cărţilor

LE CUIRASSÉ „PHILANTROPIE" ŞI „LE TRIDENT"

Semnalez o carte, pe cât de modernă pe atât de mişcătoare, într'o formă puţin obişnuită. Cartea apărută în editura Grasset este aceeaşi pe care a publicat-o întâi *la Revue de France*; ea se numeşte *Le Cuirassé „Philantropie"*, şi e semnată de d-l *Albert Touchard*, comisar în marina franceză. Autorul a scris *La mort du Loup* şi *l'Abordage*. El ia o cale originală şi devine mai sălbatec pe măsură ce scrie. Nu numai prin scopul urmărit sau printr'un calcul, ci pentrucă temperamentul său îl antrenează a buscula cu îndrăsneală tradiţiunile şi a se înhăţa brutal cu viaţa.

Le Cuirassé „Philantropie" respiră pe deantregul gâfâitul unui om în luptă. Personagii, peisagii, povestiri chiar, nimic nu este lustruit, nimic nu este rafinat. Este tăetura directă în piatra dură. Dar câtă forţă în tabloul acestei încrucişeri prin mările Chinei! Ce scene pătrunzătoare: Vrăjitorul copt materializând un cobra pe puntea vasului de războiu; ironicul salut al crucişetorului sovietic; moartea ofiţerului francez asasinat de Chinezi; şi typhonul, admirabilul typhon care, tratat într'un alt chip, poate rivaliza cu typhonurile lui Claude Farrère şi Joseph Conrad! Fiecare personaj marcat într'un fel de neuitat: amiralul, sublocotenentul Berniere, episcopii chinezi. Iată, sigur, o carte care trebue să strângă sufragiile cititorilor amorezaţi de şcoala înaltă şi a celor cari caută într'o carte o emoţiune, care să le schimbe monotonia orelor.

O sănătoasă, o raţională filozofie socială animă romanul cel de al treilea pe care l'a publicat d-l *Maurice Larrouy: le Trident* (Les Editions de France). Ne-am mai ocupat de el în vechiul Buletin al Marinei, când am semnalat primul roman *Le Révolté*. Veţi fi surprinşi poate când vom spune că, autorul lui *Coups de roulis* a lăsat marina; numai că a trecut dela marina de războiu la aceea de comerţ. D-sa ne dă, de astă dată, un excelent tablou al existenţei aspre a pescarilor întrebuinţaţi în serviciul marilor companii oceanice.

Marinari, cari muncesc din greu pentru salarii de mizerie, şi foarte departe consilii de administraţie, cari nu văd decât bilanţul exploatării şi dividendele de servit acţionarilor; între ei, nimic; iată răul gândeşte d-l Maurice Larrouy, şi se sforţează, printr'un roman optimist să reconcilieze elementele *„tridentului"*: capitalişti, intelectuali şi manuali. Fiecare să facă un efort de cunoaştere şi înţelegerea va domni. Acest spirit de armonie este personificat în roman de către delicioasa *Violette*, propia fică a prezidentului consiliului de administraţie, care parvine, graţie gentileţei sale, să oprească greva ameninţătoare. Violette ia în căsătorie pe directorul pescăriilor. Astfel se perpetuă transformată legenda Minotaurului.

Ce bine ar fi dacă toţi patronii ar avea câte o fiică de dat ca tribut minotaurului proletarian!

H. M.

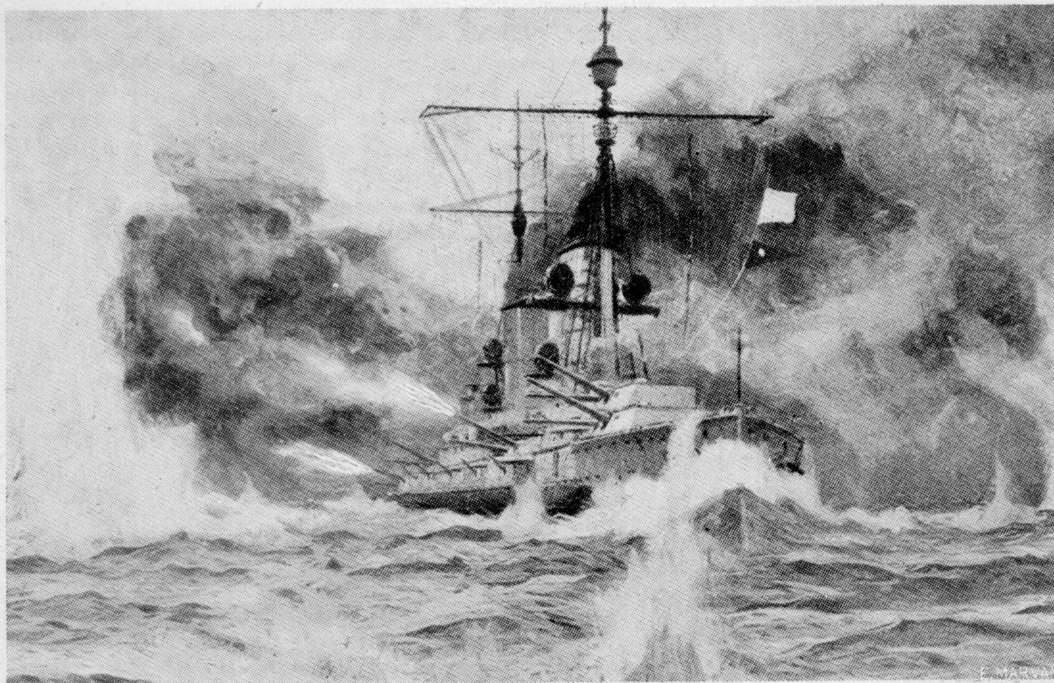


Plecarea pescarilor.

DIN MEMORIILE AMIRALULUI VON TIRPITZ (după lucrarea D-lui C. C-dor Steriopol).

Amiralul *Alfred von Tirpitz*, fost ministru al marinei, un mare spirit organizator, care în mai puţin de două decenii a creiat acea formidabilă flotă cu care Germania a intrat în războiu, şi-a publicat

evenimentele petrecute în Germania, de când a intrat în marină în „Amintirile". In această carte el arată activitatea sa în legătură cu 1865, până la 17 Martie 1916, când a trebuit să părăsească Marina şi Ministerul din cauza opiniei sale privitoare la conducerea războiului maritim, diferită de aceia a Impăratului Wilhelm şi a Cancelarului.



Lupta dela Iutland. (după un tablou de Claus Bergen)

Cartea nu-i nouă, dar interesul care-l deşteaptă ne face să împrospătăm cunoştinţele folositoare expuse în ea.

Volumul este interesant nu numai pentru ofiţerii de marină, care vor găsi descrierea organizării, etapelor de progres şi programul constructiv al marinei germane, ci şi pentru marele public căruia i se desvălue politica ce a condus la organizarea şi realizarea flotei, precum şi frământările din sânul marilor comandamente. Amiralul Tirpitz scoate în evidenţă rolul marinei de război ca factor politic arătând că motivul pentru care Germania a pierdut războiul este neîntrebuinţarea la timp a flotei sale la începutul războiului, când avea şanse de succes. Arată cum cancelarul, ministrul de externe şi şeful cabinetului de marină ataşat pe lângă Kaiser au zădărnicit eforturile sale împiedecând realizarea obiectivului principal al flotei — lupta — pentru care fusese creiată.

Comandamentul de atunci şi amestecul organelor străine au condus războiul pe apă cu ideia de a nu supăra inamicul principal. Comandamentul unic a fost realizat abia la sfârşitul războiului în August 1918.

Kaiserul, şeful suprem al marinei avea în subordine trei organe numite : „imediate".

1) Şeful cabinetului marinei,
2) Şeful marelui stat major al marinei,
3) Ministrul marinei.

Aceste organe independente nu numai că nu lucrau de comun acord dar îşi făceau dificultăţi una alteia, stare care n'a luat sfârşit decât 1918.

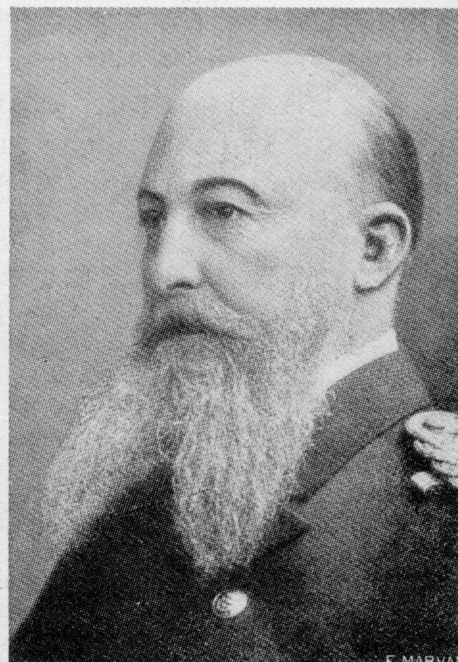
Cartea mai conţine apoi o serie de principii şi directive ilustrate cu exemple reale, ca :

Inutilitatea vaselor mici în operaţiuni navale ; Necesitatea îndocărilor anuale ; Torpilorul şi submarinul ca arme auxiliare unei escadre ; Torpilorul şi submarinul trebue să fie nave de largul mărei ; Mania inovaţiilor şi a experienţelor trebue ţinută bine în frâu ; Tactica torpiloarelor ; Flota trebue să fie continuu armată, exerciţii pe orice vreme ; Despre *ofiţerul de marină*, recrutarea lui, formarea caracterului, cultura generală, specializările.

Aici chiar face preţioasă remarcă : *ofiţerii cari sunt destinaţi să ajungă la situaţiuni înalte nu trebue să fie crescuţi în spirit de specialişti*, apoi: la încredinţarea comandelor de vase şi escadre nu încuviinţează să se imite exemplu armatei de uscat unde ofiţerii de stat major, au prioritate. Vorbeşte apoi de Echipaje, recrutarea lor; Programul naval cu caracter ofensiv; *Propaganda, pregătirea poporului*. Realizarea acestui program — Legea care asigura ducerea la bun sfârşit a programului; Experienţele făcute pentru compartimentarea navelor şi a apărărei contra torpilelor. Aici dă exemplu pe *Seidlitz* şi *Derfflinger* care cu toate loviturile primite au putut continua lupta şi intra apoi în port.

In marina germană a domnit mai ales la începutul războiului zăpăceală în comandament. *Goeben* şi *Breslau* care se găseau în Marea Mediterană au primit trei ordine care se anulau unul pe altul, pentru ca prin ultimul să li se dea libertate de manevră.

Flota de Pacific a fost distrusă la Falkland de englezi pentrucă nu era informată asupra situaţiei flotei engleze, şi aceasta din cauză că altul din cei trei, (şeful marelui stat major) s'a opus zicând că *Von Spee* care comanda acea escadră trebue să fie mai bine informat ca ei.



Amiralul von Tirpitz.

Germanii nu au luat în consideraţie armata engleză. Când von Tirpitz a căutat să arate generalului v. Moltke, şeful marelui stat major al armatei, că este o greşeală desconsiderarea armatei engleze, acesta i-a răspuns :

— Armata engleză ? o *arestăm !*

V. Tirpitz a cerut o mare bătălie navală la început pentrucă: ar fi scurtat războiul, englezii erau încă neantrenaţi, spiritul în marina germană era ofensiv, inferioritatea numerică devenea din ce în ce mai pronunţată şi o victorie germană însemna încetarea blocusului.

Un rezultat nedecis sau chiar o înfrângere însemna pierderi mari pentru englezi şi deci pierderea supremaţiei mărei etc. El a arătat că inactivitatea ducea la prelungirea războiului şi înfometare. S'a spus chiar că numai v. Tirpitz vede „în negru" viitorul şi nu crede că războiul se sfârşeşte înainte de 1 April 1915.

V. Tirpitz a fost contra principiului „Fleet in being". Dacă flota engleză aducea servicii patriei sale numai prin faptul existenţei sale, nu tot aşa puteau spune germanii, şi totuşi Kaizerul cu cei dinprejur au adaptat acest principiu.

Faptul că englezii scufundă la Helgoland două crucişetoare *Köln* şi *Mainz*, hotărăşte pe Kaiser să dea un ordin prin care flota se va ţine în strictă defensivă. Se permitea numai activitatea torpiloarelor şi submarinelor. Intâmplarea face ca submarinul *U. 9* să scufunde 3 nave engleze. Entuziasmul fu mare şi de geabă căuta v. Tirpitz să convingă pe împărat că submarinele nu pot acţiona separat nesusţinute de flotă — că *U. 9* era numai o excepţie.

Războiul submarin pe care v. Tirpitz a cerut să fie dus cu tenacitate şi metodic a fost prejudiciat de ordinele şi contraordinele date după intervenţiile şi protestele neutrilor. Războiul submarin „à outrance" a reînceput abia în 1917 când nu mai prezenta pericolul din 1916 din cauza perfecţionării apărării: vapoarele comerciale au fost armate cu tunuri, aparate acustice, vase anti-submarine, bombe, estacade, mine, construcţii noi, etc.

In primăvara anului 1918 Germania pierdea mai multe submarine decât construia. In 1916 s'ar fi introdus ca „lupii în stână" — mai târziu au fost lupte în regulă.

In concluzie v. Tirpitz găseşte 3 motive care l'au împiedecat la valorificarea operii pentru care a lucrat toată viaţa:

1) lipsa comandamentului unic;

2) imixiunea de factori semicompetenţi şi incompetenţi în conducerea marinei;

3) neînţelegerile personale dintre şefii marinei care degenerând în conflicte au avut repercusiuni în conducere şi au dus la pierderea războiului.

Insăşi englezii declară: (Morning Post 3 Oct. 1918). „Amiralitatea germană a amânat marea bătălie navală pentru a da lovitura de graţie flotei engleze atât timp până ce fu... prea târziu. Prin războiul submarin a căutat să câştige ce n'a putut câştiga prin singura bătălie ce a dat-o (Iutland). *A fost cel mai mare pericol pe care l'a întâmpinat vre-odată ţara noastră.* Dar graţie deciziunei, calităţei noastre inventive şi dure energii i-au fost încă odată smulşi Germaniei laurii victoriei tocmai în momentul când era aproape să-i prindă cu mâna"!

TIMONIER



Cercetaşii marinari

De curând a avut loc în localul societăţii *„Progresul Silvic"* o întrunire a conducătorilor cercetăşiei şi a silvicultorilor.

S'au pus acolo bazele conlucrării acestor două instituţii. Şi unii şi alţii au idealuri comune. O educaţie cetăţenească pentru îngrijirea pomilor şi pădurilor cu ajutorul tineretului prezintă o chezăşie de viitor.

Cercetăşia de apă pentru marină este o activitate similară.

Vom pregăti generaţiile viitoare în spiritul sănătos al realităţii, a iubirei de apă şi a convingerii unanime asupra necesităţii şi rolului important ce-l poartă desvoltarea marinei, precum şi al generalizărei sportului nautic pretutindeni, pe râuri, fluvii, lacuri şi mare.

Insăşi Generalul Lord Baden Powell, întemeetorul cercetăşiei, spune că în copilărie a fost un fel de cercetaş de marină.

La noi cercetăşia marină a luat fiinţă în Aprilie 1930. In provincie s'au format de atunci echipaje în oraşele: Galaţi, Bolgrad, Brăila, Constanţa, Măcin, Orşova, Satu-Mare şi Silistra.

Spre deosebire de şcolile marinei, cercetăşia marinărească, nu pregăteşte viitori marinari de carieră. Dacă foştii cercetaşi de marină vor fi intrat în aceste şcoli de profesiune, ei vor fi mai bine pregătiţi şi mai îndemânateci.

Şcoala mării şi a sportului de apă în general este folositoare tuturor. Ea pregăteşte pe tânăr mai bine ca orice sport pentru viaţa de luptă. De altfel meseriile care au legătură cu marina sunt destule.

Cum cineva poate fi vânător, tot aşa poate fi marinar. Nu trebue să socotim că marinăria este numai o profesiune.

Organizaţia cercetăşiei marine este la început, abia îndrumată. Vom urmări pe rând activitatea ei.

Pentru azi avem mulţumirea de a semnala, după revista *„Cercetaşul"* faptele bune ale unor cercetaşi din Echipajul *Bega* (Timişoara).

1. Cercetaşul Cocora Petru din Baleniera Timiş, în ziua de 18 August, a salvat dela înec la Strandul din Iosefin pe A. Weder în vârstă de 16 ani.

2. Cercetaşul Raia Toma din Baleniera Mureş, la punctul numit Heleşteu, a salvat dela înec un copil.

3. Cercetaşul Broscăreanu Alexandru din Baleniera Timiş, a salvat dela înnec pe Alexandru Vasile, (în Dunăre la Turnu-Severin).

4. Cercetaşul Munteanu Iosif fiind în Jugoslavia, în timpul verii, a salvat deasemenea o copilă câştigând recunoştinţa părinţilor şi lăsând astfel o foarte bună impresie printre străini.

Liga Navală Română, preţuind aceste fapte de eroism, doreşte să aibă fotografiile şi să cunoască adresele acestor 4 cercetaşi, pentru a le trimite ca dar câte o carte de literatură marină.

*

Jamboreea Cercetăşească din 1932. — Putem anunţa tineretul cercetăşesc că în cursul anului 1932, Jamboreea va avea loc în lunca Sibiului pe malul lacului de acolo. Cercetaşii marinari vor avea ocazie să-şi pue în practică cunoştinţele, organizând şi luând parte la serbările nautice şi concursurile ce se vor propune.

Cum de data aceasta jamboreea aşteaptă vizita unui înalt oaspe: Generalul Baden Powel iniţiatorul şi şeful suprem al cercetăşiei din Anglia, este neîndoios că toţi cei cărora le stă în putinţă îşi vor da concursul.

Programul definitiv n'a fost încă fixat.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

ANGLIA

Bărcile de salvare moderne. — Ori cât de solid s'ar construi vapoarele şi ori cât de mult s'ar perfecţiona arta navigaţiei, accidente cu sfârşit tragic tot se pot întâmpla. Pentru acest motiv şi aparatelor de salvare li se dă o atenţie deosebită.

Intre altele, bărcile de salvare ale transatlanticului *Express of Britain* au fost înzestrate cu aparate radiofonice. In caz de dezastru, pasagerii refugiaţi în barca de salvare vor putea fi tot timpul în legătură cu vasele ce au răspuns semnalului S. O. S. lansat de vasul părăsit. Dispare astfel şi teama naufragiaţilor de a muri de foame, sete şi frig într'o barcă de salvare.

Aparatul are o putere de un sfert de kilowat şi e înzestrat şi cu un *„direction findar"*, aparat cu care se poate afla direcţia din care o altă staţie vorbeşte.

O nouă barcă de salvare. — In sinistrele maritime toată dificultatea este mânuirea bărcilor de salvare ale vaporului sinistrat. Dacă bărcile de salvare dela ţărm sunt construite astfel ca în caz de răsturnare să revină singure în poziţia normală de plutire cele de pe vase îşi revin foarte greu, ceeace face ca persoanele din barca răsturnată să fie lipsite de singura speranţă de salvare.

Acest neajuns a fost înlăturat prin construcţia unui nou gen de barcă de salvare datorită Dr. Luigi Ghirardi.

Noua barcă corespunde atât prescripţiunilor date de Ministerul muncii (Board of Trade) cât Convenţiei Internaţionale pentru Siguranţa pe apă din Londra, 1929. Ea are 11 m. lungime, 4,1 lărgime şi 1,3 înălţime.

Barca are o capacitate de 145 persoane şi cu aceasta corespunde cerinţelor moderne a bărcilor de salvare mari de pe transatlanticele germane *Bremen* şi *Europa*.

Când pluteşte cu fundul în sus barca adăposteşte 80 persoane. In nişte compartimente la care se pot umbla, aşezate în ambele părţi se găsesc provizii de pesmet şi apă aşa că persoanele din barcă, chiar pe timpul cât plutesc cu barca răsturnată nu sunt lipsiţi de hrană. (The Shipbuilder, oct. 1931).

Noui construcţii

In luna Septembrie s'au lansat pentru marina Britanică 4 distrugătoare de aceleaşi dimensiuni şi anume: *Comet, Crusader* în arsenalul Marinei din Portsmouth; iar *Cygnet, Crescent* în şantierele Vickers-Armstrong.

Caracteristicele sunt: 96 m. lungime, 9.83 m. lărgime, 1375 tx. capacitate şi cu o viteză de 35 mile. Ca armament are 4 tunuri de 120 mm., 2 tunuri de 37 mm, şi 8 tuburi de lans. torpile de 533 mm.

(The Shipbuilder. Oct. 1931)

Unul din cele mai vechi vapoare. — La Glasgow a fost vândut luna trecută, pentru a fi demontat, vaporul *Glencoe*, care a fost construit în 1846 la şantierele Tod şi MacGregor. Acest vapor este unul din cei mai vechi vase din lume, şi făcea voiajuri până acum în urmă. Cumpărătorul lui a oferit maşina acestui vapor, ca amintire, Muzeului Uniunei Mecanicilor din Scoţia, spre a fi păstrat mai departe acolo.

Cel mai mare remorcaj efectuat până acum: Pe la mijlocul lui Iulie, două puternice remorchere, au plecat din New-Castle pentru portul Wellington, din Noua Zelandia, având la remorcă un dock plutitor de 17.000 tone. Distanţa ce trebue parcursă este 13.500 mile engleze, şi se consideră cel mai mare remorcaj, ce s'a întreprins până acuma. Acest dock plutitor a ajuns cu bine la 23 August, la Suez, şi se speră că va fi la destinaţie, pe la mijlocul lui Ianuarie, adică cu o lună de zile, mai înainte, decât s'a calculat prin contract.

FRANŢA

Intre Regia autonomă c. f. r., administraţiile de căi ferate franceze şi Compania maritimă Fraissinet, se duc, de mai multă vreme, tratative în vederea înlesnirei exportului nostru în Franţa, precum şi a importului ce facem din Franţa.

Tratativele au de scop, stabilirea unui tarif direct cu Franţa, în trafic combinat, de uscat şi de apă.

Guvernul francez se obligă a subvenţiona Compania Fraissinet ca să întreţină legătură pe apă între Marsilia-Brăila.

ITALIA

Academia Navală. — Din Italia ne vine ştirea că în ziua de 4 Decembrie a .c. s'a sărbătorit a 50-a aniversare dela înfiinţarea *Academiei Navale* dela Livorno. Această sărbătorire s'a făcut cu un deosebit fast în prezenţa M. S. Regelui Italiei şi a întregei Case Regale.

Pentru noi Românii, această solemnitate prezintă o deosebită importanţă întrucât această Academie Navală, ne-a dat un contingent însemnat de ofiţeri, contribuind astfel la desvoltarea Marinei noastre. Cu sentimentul frăţesc de recunoştinţă pentru îndrumătorii noştri, avem datoria a lua parte cu tot sufletul la această pioasă manifestare.



Şcoala Navală din Livorno.

Ridicând vălul trecutului, putem socoti cât de mult această valoroasă instituţie a contribuit la formarea cadrelor cu care s'a fălit Marina noastră. Italia ne-a pregătit 26 ofiţeri, dintre cari doi au ajuns la cel mai înalt grad: comandanţi ai Marinei Regale. Suntem siguri că dintre toţi Românii cari şi-au făcut ucenicia în această şcoală a mărei, se va găsi unul care să-şi plătească tributul de recunoştinţă descriind pe larg vieţa acestei instituţii istorice.

Până atunci să dăm noi câte-va date asupra înfiinţării Academiei Navale dela Livorno. In anul 1878, în fostul Lazaret St. Iacopo s'a pus bazele acestei Academii. Lucrările au fost terminate în Octombrie 1881, când s'a putut ţine la Livorno examenele de admitere a nouilor elevi, cari împreună cu cei proveniţi din şcoala dela Neapole, au format primele promoţii normale ale nouei instituţiuni. La 5 Noembrie, în ajunul inaugurărei, s'a făcut prezentarea nouilor elevi către cei vechi, iar în ziua de 6 Noembrie, Livorno era în sărbătoare pentru a primi oaspeţii invitaţi să asiste la inaugurare.

In port se găsea fregata *„Vittorio Emanuele"*, sosită din campania de instrucţiune cu elevii dela şcoala dela Neapole, care avusese no-

rocul, la Madalena, să audă pe *Giusepe Garibaldi,* care în treacăt le-a vorbit acestor copii. La ora 12, precis, se înnălţă marele pavuaz şi o salvă de 21 de tunuri anunţă sosirea A. S. R. Ducele de Genova, care era acompaniat de Amiralul Delsanto, Comandantul Academiei.

După prezentările făcute s'au ţinut discursurile inaugurale, şi ceremonia se termină cu trecerea în revistă a elevilor şi a unei Companii de Onoare dată de „Vittorio Emanuel". In ziua următoare, începură regulat cursurile. Această şcoală avu darul ca în primele zile să rupă separatismul regional al vechilor şcoli, formând astfel elemente utile, atât pentru Italia, cât şi pentru streinii cari au avut buna inspiraţie de a-şi trimite elementele tinere la Academia Navală din Livorno, penru educaţia marinărească.

POLONIA

La Cherbourg s'a recepţionat submarinul polonez *Wilk* care împreună cu *Rys* şi *Zbik* constituesc seria de submarine comandată de Polonezi în 1927. Caracteristicele acestor vase sunt: 980 t. la suprafaţă şi 1250 t. scufundat, cu o viteză de 15 mile. Ca armament are un tun de 100 m/m, şi unul de 40 m/m contra aeroplanelor precum şi 10 tuburi lans torpile şi 10 mine submarine.

Din ţară

VIZITA SUBMARINELOR FRANCEZE LA CONSTANŢA. In ziua de 7 Noembrie, submarinele *Doris* şi *Argonaute* ale marinei franceze, au aruncat ancora în portul Constanţa.

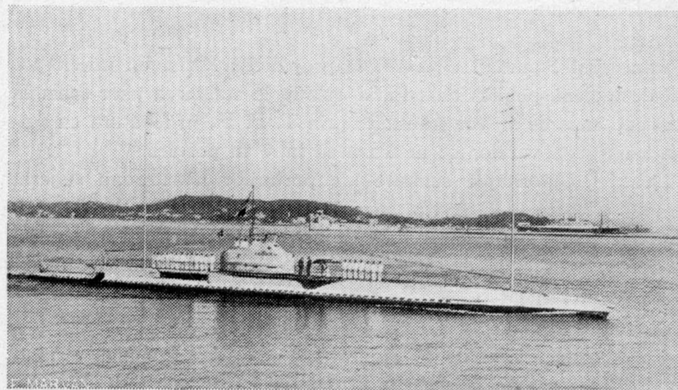


D-l Ministru Puaux însoţit de ofiţerii francezi şi români la Palatul Regal.

Deprinşi probabil cu o temperatură mai plăcută şi cu vânturile mai puţin vijelioase ca cele ce bat în timpul iernei în marea Neagră, navigatorii francezi îmbrăcaţi în scurteicele lor de Mediterana, au îngheţat binişor la noi. Zilele care le-au petrecut la Constanţa pe care nu le vor uita uşor, au fost tocmai zilele furtunei ce s'a abătut asupra coastei, provocând accidente şi naufragii.

Totuşi scopul vizitei, prezentarea celor două unităţi moderne a fost atins.

O comisiune compusă din C. Amiral Buchholtzer, Comandor Ing.



Submarinul *Argonaute.*

Năsturaş, Cpt. C-dor Dragalina şi Cpt. Ing. Teodoru, au vizitat în ziua de 30 Noembrie ambele submarine, rămânând cu cea mai frumoasă impresie de felul cum sunt construite aceste două vase.

Comandantul submarinului *Doris,* Lt. de vaisseau Fortin, şi a lui *Argonaute* Lt. de vaisseau Saunois, au venit la Bucureşti însoţiţi de o delegaţie formată din ofiţeri români şi ataşatul naval francez Cpt. de fregate Auverny.

In timpul când se făcea vizita în port, din cauza valurilor ce treceau peste dig, submarinele au fost nevoite să se mute dela dana 4 la cheul S. M. R. unde era mai mult adăpost. In timpul nopţii, din cauza valurilor, li s'a rupt schela.

Submarinele au următoarele caracteristice:

Doris: Lansat în 1927, construit de Schneider et C-ie. Deplasament 590 tone la suprafaţă şi 764 în imersiune. Lungime 62 m., lăţime 5½ m., pescaj 3 m. Motoare Diesel de 1250 HP.

Argonaute (1929 la Schneider). Deplasament 635/809 tone. Lungime 65 m., lăţime 5½ m., pescaj 4 m. Motoare Diesel 1440/1100 HP., care dau 14/9 noduri. Raza de acţiune 3000 mile cu 10 noduri; 78 mile cu 5 noduri. Are 1 tun de 76 m/m şi 8 tuburi lans. torpile 550 m/m.

Ambele submarine sunt înzestrate cu cel mai modern material şi cu ultimele perfecţionări.

* * *

Sublocotenenţii absolvenţi ai Şcolii Navale, eşiţi în cursul acestui an sunt următorii:

La punte: Brătulescu Th., Ştefănescu Gh., Constantinescu Daniel, Mihalcea N-lae, Popescu D-tu, Bălineanu N-lae, Petriman I., Dumitrache Aurel, Stancu Ion, Uceanu C-tin, Stănescu Haralambie, Chiriac Alex., Almăjan P., Spornic D-tru, Horjea C-tin, Ignat Paul, Baiciu Iosef, Chiru N-lae, Bălănescu Paul, Râmniceanu Cristian, Vasilescu Virgil, Rădulescu Gh., Stoenescu V-le, Rădulescu Arist., Pavelescu Mircea.

Mecanici: Baiceff St., Consoloff St., Pascu Const., Patefsky I., Savopol N-lae, Petică Alex., Gronov Mih., Ştefănescu C-tin, Christache Tudor, Cristescu Gh.

* * *

REUŞIŢI LA EXAMENUL DE OFIŢERI DE REZERVA. — Constantinescu Petre, Botez Călin, Dumitrescu Ilie, Mincu Emil, Manolescu Anton, Gheorghiu I. Kleante, Schneider Romeo, Paraschivescu Bosnief Dan, Constantinescu Marcel.

Au intrat în şcoala Navală anul acesta următorii elevi în anul I:

La punte: Bursieri. Codreanu Tr. Giurgea C-tin, Străjescu Paul, Niculescu Petre, Zamfir D-tru, Şerban Teodor, Gafta Ioan, Bădescu Victor, Ţurcan Gh., Radu Th., Predoiu Fl., Zaharia I., Stănescu C-tin, Mihăilescu Cezar, Argeşanu Şerban.

Solvenţi: Marinescu Al., Sturza C-tin, Ladico Radu.

Mecanici: Tacu Petre, Moscu Vasile, Witti Alex., Clondescu Gh., Dicu Stan.

* * *

Ministerul Sănătăţii a aderat la propunerea Oficiului internaţional de higienă publică dela Paris, relativ la stabilirea unor semnale convenţionale ce se vor transmite prin T. F. F., în legătură cu starea sanitară a vaselor ce urmează să intre în porturi.

Dealtfel, autorităţile sanitare ale porturilor noastre au sugerat de mult această idee. Avem mândria să constatăm că Oficiul internaţional dela Paris, sesizat încă de anul trecut de către Ministerul Sănătăţii, a acceptat sugestia şi acum o transformă într'o convenţiune internaţională. *Rev. Higiena Socială*

* * *

Cu ocaziunea zilei de 15 August-Liga Navală Română, organizând diferite serbări şi chete în oraşele principale ale ţării; vine pe această cale să aducă viile sale mulţumiri d-lor Comandanţi de Garnizoane, d-lor Şefi ai Autorităţilor Administrative şi tuturor persoanelor, care în un mod cu totul dezinteresat, au contribuit la acţiunea de propagandă; cât şi Onor public care şi-a dat obolul pentru propăşirea Ligei Navale.

Când vom avea rezultatul din toate părţile ţărei, vom face o dare de seamă asupra acestor serbări, lămurind publicul asupra scopului urmărit de Ligă.

Pentru extinderea acţiunii de propagandă urmărit de Ligă, în acest an comitetul de acţiune al Ligei Navale Române a hotărât scoaterea unui calendar care să fie împrăştiat în toate păturile sociale. Lucrarea calendarului, executată cu mult gust şi cu o îngrijire deosebită are o ilustraţie cu un subiect marinăresc şi sfaturi către Navigatori. Costul ediţiei populare este 40 lei.

Piaţa Cerealelor

Despre o situaţie clară asupra pieţei cerealelor nu se poate vorbi prea mult, întrucât situaţiunea este anormală, de oarece ne găsim într'o atmosferă de protecţionism împinsă la extrem — un adevărat război economic.

Azi nu se mai poate compta pe un preţ valutar, şi nici pe angajamente întrucât prin simple deciziuni se desfiinţează convenţiuni comerciale existente. Fiecare stat pare preocupat de a găsi mijloacelecele mai sigure pentru a se închide cât mai ermetic cu bariere vamale.

In lupta groznică ce se duce, nu sunt excluse nici sistemele neloiale cari ies din concepţiile prevederilor comerciale, şi ca atare din uzul unei pieţe. Exemple ar fi multe, dar vom cita pe cele pe cari o piaţă onestă nu şi le-ar fi putut însuşi:

1. Astfel, Ungaria, interzice cetăţenilor săi ca să plătească datoriile făcute pentru export şi cari sunt exigibile.

2. Sovietele, au utilizat şi falşuri pentru a idenitfica cerealele sale drept cereale româneşti.

3. Micii exportatori din România, cari în timpuri normale constituiau regulatorii pieţei, din cauza lipsei de credit au fost siliţi să înceteze orice operaţii de cumpărături; iar piaţa a rămas la discreţia câtorva case streine, cari au împănat localităţile producătoare cu agenţi, oferind preţuri derizorii discreditând piaţa românească şi descurajând pe producători;

4. Scăderea lirei engleze şi eşuarea convenţiei noastre cu Germania, a adus mari perturbaţii în angajamente şi o descurajare a celor ce comptau pe un atât de mult trâmbiţat succes, al nostru, la Geneva;

5. O serie de salturi anormale în preţul de cumpărare al cerealelor, oferindu-se preţuri superioare cu mult pieţelor streine, pe mulţi i-au derutat.

Toate aceste fapte au produs un adevărat haos în piaţa noastră de cereale.

In cursul lunei Noembrie, s'a simţit o uşoară urcare. Din cercetările făcute, oficial, s'a constatat că aceste urcări nu mai erau datorite speculaţiilor de bursă, ci cu drept cuvânt este efectul unor cauze cari pot influenţa real, şi cari sunt:

a) Falimentul politicei agrare sovietice, care s'a dovedit ineficace, neputând face faţă angajamentelor. Această scădere de producţie, este datorită în parte faptului că nu s'a putut lucra câmpul cu intensificare; mulţi şi-au abandonat recoltele pe câmp nevoind a le ridica şi preda sovietelor. Pentru acest motiv, statul sovietic a fost nevoit să cumpere cereale de oriunde găsea, indiferent de preţ şi calitate, pentru a-şi menţine angajamentele şi creditele ce li-se acordase;

b) Ţările Occidentale ca, Franţa şi Germania, au avut recolte slabe şi de cantitate inferioară, iar din cauza preţurilor reduse s'a produs şi însemânţări reduse. In schimb America, din cauza ridicării valutei, oferea cereale cu preţuri de urcare.

c) Un curent de urcare l-a produs şi cererile insistente ale industriei morăritului Cehoslovac, de grâu românesc.

d) Graba care s'a pus în a se arunca la export cantităţi mari de cereale, a scăzut în mod simţitor rezervele necesare din ţară, cari ajungând la limita disponibilităţilor s'a oprit ofertele în scop de a se menţine stocul necesar consumului intern. In ceeace priveşte porumbul, orzul şi ovăzul, deşi avem cantităţi suficiente, ofertanţii se abţin şi aşteaptă timpuri mai bune. Fasolea şi sămânţa de floarea soarelui în uşoară creştere fiind căutată în Occident.

G. M.

Piaţa Navlurilor

In urma activităţii, destul de mare, din Octombrie a cererii crescânde, navlurile urmau să fie incontinuu în creştere, însă din cauza valutei argentiniene şi a scăderii activităţii sovietice, navlurile au scăzut puţin, menţinându-se în urcare numai în regiunea Australiei şi a Extremului-Orient. In schimb Dunărea, în prima şi a doua decadă a lui Noembrie, a fost în creştere, iar la a treia decadă a ajuns calmă.

Astfel, am avut în prima decadă 12 silingi Roterdam, 12,6 Antwerpen, 13,6 Weser şi 13,6 — 14 Port Anglia. In a doua decadă, navlurile s'au ridicat cu 6 şi 9 pence. La a 3-a decadă, navlurile au fost mai mici şi preferabile Adriatica, Italia de West, Marsilia, Sicilia şi Africa de Nord, variind între 11,6 până la 12,6 silingi. Deasemenea pentru Grecia se putea năvlosi dela 8,6 până la 10 silingi. Pentru Danemarka, navlurile au atins 18,6 până la 19,6 silingi.

Năvlosirile şi încărcăturile de cereale sovietice, au fost complect neglijate, deoarece sovietele din motivele arătate mai sus, au fost nevoite să anuleze multe contracte de livrări şi năvlosiri de vapoare. O deosebită activitate s'a observat în exportul de cărbuni, minereuri şi petrol.

In vederea închiderei navigaţiei, navlurile fluviale se menţin pentru şlepurile destinate ca magazii ambulante gata de a fi deplasate la locul de cerere. S. V.

Piaţa Lemnului

Exportul lemnului românesc în Orient este în scădere.

Care-i pricina?

Ne concurează Ruşii — zice d. *Brauner*, un cunoscut specialist în comerţul lemnului. S'a redus consumul prin criza economică generală — răspunde d-l *I. Ionescu*, un distins inginer silvic.

O polemică s'a deschis în jurul acestei probleme de mare importanţă pentru economia noastră naţională.

Cari din cei doi specialişti are dreptate ?

Noi, ca profani în materie lemnoasă, nu avem dreptul să ne amestecăm în cearta dintre specialişti, totuşi vom îndrăsni să ne spunem uneori cuvântul în chestiunile de transportul pe apă a lemnului românesc.

Vom urmări cu atenţie mersul exportului lemnului nostru, arătând diferitele păreri ale specialiştilor precum şi datele din Buletinul Casei Pădurilor Statului.

Deocamdată semnalăm o gravă şi neaşteptată lovitură dată exportului nostru.

După concurenţa rusă, criza financiară din Germania şi Ungaria, prăbuşirea lirei sterline, care toate au înregistrat enorme pagube in industria lemnului, urmează măsura luată de Franţa pentru contigentare.

In Algeria s'a oprit intrarea lemnului românesc, pentrucă s'a acoperit cota de import rezervată României.

Am avut o cotă de 42 000 tone ce puteam da Franţei. Nu s'a precizat că această cotă cuprinde şi Algeria.

Această veste ,căzută din senin ,a produs consternare în rândurile exportatorilor — arată d-l H. Brauner.

Şi cu atât mai gravă este oprirea subită a exportului spre Algeria, cu cât sezonul este avansat, şi în caz de îngheţ mărfurile trebuesc depozitate în porturi cu mari cheltueli.

*

Exportul spre Orient este foarte scăzut, fiind excluse angajamentele din cauza sezonului de iarnă, în aşteptarea îngheţului Dunărei, şi a incertitudinei valutare şi economice.

După lungi tratative delegaţia jugoslavă trimisă la Paris a reuşit să obţie, pentru anul în curs, exportul de 18.000 tone de lemn pentru Africa de Nord. Pentru 1932 i s'a recunoscut o cotă de 81.000 tone.

In Franţa pare că regimul contigentării se va menţine.

E. B.

Piaţa Cărbunelui

In urma deprecierii lirii engleze, era de aşteptat că exportul cărbunilor englezi să devie mai activ şi să se ridice şi preţurile. Din cauză însă a preţurilor mici a cărbunilor germani, şi mai ales celor polonezi, exportul pe luna Octombrie a cărbunelui englez, a fost mai mic decât luna Septembrie, iar preţurile sunt cele mai scăzute din tariful comun ce exista între exportatori. La această situaţie mai contribue şi micşorarea transporturilor pe apă, precum şi închiderea a mai multor industrii din continent.

Exportul cărbunilor din „South Wales" pe luna Octombrie era de 1.592.000 tone, faţă de 1.687.000 tone din Septembrie şi de 2.039.000 tone din Octombrie 1930.

Situaţia pieţei Cardiff este staţionară în ce priveşte livrările imediate, iar preţurile sunt în general neschimbate la cele minimale din tariful comun şi cu stocurile destul de mari.

Preţurile sunt următoarele :

Admiralty calitatea primă 19/6 până 20/—shillings.

Celelalte calităţi bune Cardiff, marfa groasă 18/3—18/6.

Western Valleys 17/9—18 sh.

Calităţi bune subţiri 13/—13/6.

Cărbuni subţiri pentru încărcare 11/6-12/6 şi cei inferiori 11/-11/6.

Cărbuni buni 12/6—13/ sh.

Preţurile antracitului la Swansea sunt ferme la aproape toate calităţile şi cu cereri multe.

Preţurile antracitului nuci variază dela 37/ shillings la 46/6 după calitate.

Piaţa dela Newcastle se prezintă cu o mică îmbunătăţire, preţurile pentru Tyne Primes şi Durham sunt mai ferme.

Calităţi bune 13/6—13/9 şi Tyne Primes 13/—13/3.

Calitatea I Northumberland 12/6—13/ shil.

Navlurile cărbunilor englezi pentru Mediterana sunt ceva mai ridicate şi în general ferme.

S. V.

Poşta Revistei

DE VORBĂ CU CITITORII.

Cum a fost primit primul număr al revistei noastre ?

Modestia ne opreşte a scoate la iveală tot succesul de care ne-am bucurat.

Vorbim de succesul moral ; de cel material nici mai târziu nu cred că vom putea vorbi. Dar nici nu-l urmărim. Ne declarăm mulţumiţi să ne putem ţine la suprafaţă prin obolul modest, dat cu inimă bună, de iubitorii mărei răspândiţi în toate păturile sociale.

Din bucurii şi întristări, din iluzii şi decepţii e ţesută vieaţa. Ne lovim adesea de inerţia şi ostilitatea chiar a unor oameni de carieră, cari au datoria şi putinţa să sprijine sau să adere măcar la activitatea Ligei Navale. Sunt atâtea spirite negative cari critică totul şi nimic pozitiv nu întreprind.

Sunt tineri blazaţi şi bătrâni înăcriţi de nemulţumiri în cariera lor, cari nu văd mai departe de orizontul personal, nu se pot ridica deasupra patimilor şi confundă instituţia cu oamenii cari o conduc.

Să nu uităm că apa trece şi pietrile rămân.

Să nu socotim Marina numai o simplă carieră — e o vocaţie...

Dar asupra solidarităţei în grupările româneşti merită să vorbim altădată mai pe larg. Acum să arătăm în câteva cuvinte un fapt duios care ne-a dat o intensă mulţumire sufletească.

Un bătrân marinar, debarcat în fundul unei mahalale din Capitală, ancorat de patul său de suferinţă, nu mai poate părăsi casa, nu mai poate citi. Cum a primit Revista noastră, în aceaş zi şi-a trimis soţia la redacţie ca să plătească, dintr'o pensie de mizerie, cotizaţia cuvenită — cu sfinţenie şi-a dat obolul său pentru Liga Navală.

„Dacă aţi şti, spunea femeea, cu ce bucurie copilărească pipăe revista ce i-aţi trimis. Mă pune să-i citesc fiecare bucată de câte două, trei ori, aşa de mult îi place.

„După moartea mea, mi-a spus el, să arunci flori în mare în fiecare an în ziua de 15 August, la patronul Marinei, aşa cum scrie în revistă că se face în toate ţările după o veche tradiţie marinărească.

Revista noastră în străinătate. Institutul de editură *„Avio-Navale"* din Milano ne face cunoscut că acordă abonaţilor Revistei *„România Maritimă şi Fluvială"* o reducere de 30 şi 50% pentru stampe şi cărţi.

Din Franţa, pictorul marinist *Haffner* trimite o scrisoare elogioasă pentru Revistă.

Un colaborator al nostru a primit o scrisoare dela un prietin în care îi spune :

„Votre revue... laissez moi vous complimenter de sa presentation... la vedette du Danube et un joli Mircea sous voiles... pouvez vous m'en donner une epreuve avec permission de reproduire ?

Primim spre publicare din partea d-lui C. Tonegaru următoarea scrisoare. In dubla sa calitate de marinar şi avocat are cel dintâi drept la cuvânt.

DOMNULE DIRECTOR,

In referire la informaţia din revista ce cu onoare conduceţi, la rubrica ECOURI pag. 29 din No. 1 de pe luna Noembrie 1931, prin care se arată că cercurile financiare precum şi şantierele dunărene din Ungaria, Cehoslovacia, Austria şi Germania, cari obişnuiau să acorde credite pe termene lungi pentru construcţii şi reparaţii de vase, *discută* dispoziţia generală de a nu mai face ase-

menea avantaje pentrucă în România funcţionează încă instanţele de prize şi că planează nesiguranţă asupra proprietăţei vaselor. Am onoare a lămuri această chestiune căreia i se dă o greşită interpretare. Textul categoric al art. 40 din Codul de prize maritime precizează că: *funcţionarea instanţelor de prize nu va înceta decât după rezolvarea tuturor afacerilor pendinte.*

Cum însă din prima şi a doua perioadă de funcţionarea instanţelor de prize maritime s'a omis a se judeca atunci câteva cazuri, situaţiunea juridică a acelor vase neputându-se soluţiona decât în baza unui text de lege, bine s'a hotărât să fie rezolvată de instanţele de prize a căror autoritate operează în baza disp. art. 140 din C. J. P., neputând să înceteze decât după rezolvarea tuturor afacerilor pendinte.

Deci instanţele de prize reconstituite în vederea judecărei unor vechi chestiuni pendinte, rămase nerezolvate, *nu procedează la efectuarea de noui captări,* ci la judecarea unor vechi operaţii de captură, spre a se determina dacă acele capturi au fost bine executate, in care caz urmează validarea, sau dacă au fost ilegal făcute urmează invalidarea, însoţită de respectivele despăgubiri prevăzute de lege.

Cu perfectă stimă şi consideraţiune
CONSTANTIN TONEGARU

D-lui A. Manuilă, Bucureşti. — Cererea ce ai făcut-o pentru abonament la Revista *„România Maritimă şi Fluvială"* este atât de drăguţă încât nu ne putem abţine de a o publica, spre a fi cunoscută de toţi cetitorii Revistei.

Domnule COMANDOR,

Când am vizitat *„Bricul Mircea"* la Mangalia, m'am înscris, împreună cu ceilalţi copii, la *Liga Navală Română,* dorind ca să vă plătesc cotizaţia spre a primi *„România Maritimă şi Fluvială",* vă rog să-mi comunicaţi ce sumă trebue să plătesc. Părinţii mei mi-au promis suma necesară.

Cu toată stima,
A. MANUILĂ
Clasa IV-a primară, Str. Costache Negri 20, Bucureşti

Ne face plăcerea să vă răspundem:

Ca elev, membru al Ligei Navale, veţi plăti 140 lei, cotizaţie pe un an, şi veţi primi regulat revista în fiecare lună.

Insigna, care costă 120 lei, pentru elevi se dă cu 60 lei. Plata se poate face şi în rate.

D-lui Emil Fischer, Sibiu. — Vă mulţumim şi vă rugăm să ne trimiteţi câteva vederi. Asupra celorlalte chestiuni vă vom scrie direct.

D-lui George Georgescu, Moldova Veche. — Statutele Ligei Navale urmează a fi schimbate de către adunarea generală care va avea loc în luna Ianuarie.

Cotizaţia anuală a membrilor Ligei pe 1931 este de 120 lei.

Cotizaţia anuală pe 1932 va fi de 280 lei primind în schimb revista *„România Maritimă şi Fluvială".*

Asupra cărţilor despre Mare şi Dunăre se va publica în revistă o listă bibliografică.

D-lui Locot. Tobescu, Silistra. — Părerile d-voastră asupra protecţiei marinei naţionale de comerţ se vor pune într'un viitor număr, dar bine aţi face dacă le-aţi desvolta.

D-lui Doctor Strajan, Sulina. — Vă mulţumim. Vom pune bucata trimisă într'un număr viitor.

D-lui Victor Stoianovski, R.-Vâlcea. — Traducerea d-voastră este bună. Păcat că subiectul e ales dintr'o literatură prea copilărească.

D-lui R. H. Sulina. — Vă mulţumimi pentru articolul asupra *barei.* Se va pune într'un număr viitor.

D-lui C-dor Popescu, Timişoara. — Propunerea bună. Când mijloacele ne vor permite vom traduce-o în fapt.

D-lui Căp. Matei Teodorescu, Sulina. — Am primit descrierea bărcei *„Sofia".* Vă mulţumim. O vom pune într'un număr viitor.

Alex. Mitulescu. — Anul acesta ai putut intra în şcoală. Până la anul se va modifica legea aşa că poţi reveni la vară asupra acestei chestiuni.

Tamas P. — Cu 7 clase nu poţi intra decât într'o şcoală inferioară a marinei şi asta depinde de vârstă.

O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETĂM IN FIECARE NUMĂR AL REVISTEI NOASTRE. — Din nestiinţă — sau chiar cu rea credinţă — se comentează adesea chestiunea colectărei, prin subscripţie publică, a unei sume de bani pentru *Flota Naţională* încă din anul 1914.

Opinia pubiică trebue mereu luminată asupra situaţiei acestui fond. In mai multe rânduri s'au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Intrebarea persistă încă şi azi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914?

Din suma de 2.985.189 lei s'a vârsat la 9 Iulie 1914, un milion franci aur *Casei Schneider,* din Franţa, pentru construcţia unui *submarin.* Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechiziţionat de către Marina Franceză. Suma a fost reţinută de şantierul francez, pentrucă Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniţii şi material de război la Casa Schneider.

Chestiunea este încă în litigiu.

Restul sumei, adică 1.929.969 lei, se află în numerar la *Casa de Depuneri* pe numele Ministerului Armatei.

Acesta este adevărul pe care suntem nevoiţi să-l repetăm în fiecare lună.

JOCURI DE MARINĂ ŞI DE GEOGRAFIE

Problema II

Cuvinte încrucişate

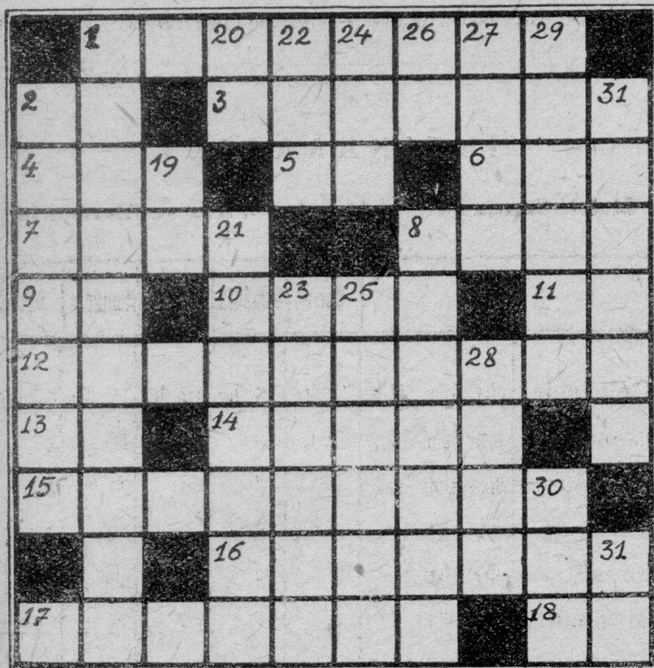
de TIMONIER

Orizontal. — 1. Verb la pers. I plural, Indicativ, Imperfect. 2) Măsură. 3) Spaima navigaţiei în trecut. 4) Iniţiale. 5) Punct cardinal (în franţuzeşte). 6) Cu o zi înainte. 7) Stindardul imperial otoman. 8) Nume. 9) Pronume. 10) Localitatea renumită în vinuri în apropiere de malul mărei (inv.). 11) Poftim. 12) Contratorpilor. 13) Notă muzicală. 14 Salt. 15) Prescurtare. 16) Insulă în Danemarca. 17) Oraş în Europa cunoscut prin turism. 18 Pronume.

Vertical. — 1) Crucişetor de luptă care a luat parte la bătălia dela Falkland. 2) Blestem. 8) Regină care a ajutat pe Cristofor Columb. 19) Notă muzicală. 20) Carte poştală. 21) Femei dintr'o insulă din Mediterana. 22) Numărul unu în altă limbă. 23) O navă victimă a Dardanelelor. 24) De acord. 25) Armatei. 26) Pronume. 27) Necredincioaso! 28) Daraua. 29) Oraş în Italia. 30) Numele unei vedete româneşti. 31) Adresa telegrafică a unei organizaţiuni. 32) Rostit de mire şi mireasă.

Nota. In numărul trecut s'a strecurat următoarea greşeală: La No. 28 *vertical* trebue adăugat *invers.*

Vezi explicaţia problemei în pag. 58 jos.



Problema III

ŞARADA

de TIMONIER

Din întreg cuvântul, care,
E ceva marinăresc
Amputez iniţiala
Şi-o direcţie găsesc.
Iarăşi de repet mişcarea
E ceva lunecător,
Şi 'ncodată, îmi rămâne
Un articol! Nu-i Uşor?

CONCURSUL DE JOCURI

Pentru deslegătorii celor 7 probleme ce compun acest concurs se vor da următoarele premii prin tragere la sorţi:

Premiul I: Un desen de pictorul Ştiubei.

Premiul II: Trei volume de literatură maritimă de Jean Bart.

Premiul III: Un abonament la „România maritimă şi fluvială" pe timp de un an.

Deslegătorii vor trebui să trimită soluţiile problemelor în timp de 2 săptămâni dela data apariţiei revistei, însoţite de cuponul respectiv publicat pe ultima pagină jos.

Soluţia problemei de cuvinte încrucişate din primul număr poate fi trimisă odată cu soluţiile problemelor No. 2 şi No. 3.

Poşta jocurilor

Baby Naval membră la L. N. R. — Şi jocul d-tale domnişoară se bucură de aceleaşi defecte. Vaporul din mijloc e frumos dar inutil. Noi nu urmărim frumuseţea figurii ci frumuseţea încrucişerilor de cuvinte *pe cât posibil* marinăreşti. Urmăreşte cu atenţie cum sunt construite jocurile noastre şi vei reuşi.

Ionel Lecca. — Jocul e slab, totuşi cel mai bun din câte am primit la redacţie. Deslegarea nu e bună — mai ai timp s'o revezi.

Alex. Mitulescu.

Jocurile de cuvinte încrucişate sunt slabe toate trei. Este necesar ca toate rândurile să conţie cuvinte cunoscute şi în consecinţă să fie numerotate; prea multe pătrate negre şi cuvinte imposibile.

Programul de iarnă al navigaţiunei pe Dunăre

Ce curse de vapoare încetează

Direcţiunea navigaţiunii fluviale române a luat următoarele dispoziţiuni în vederea închiderii navigaţiunii pe Dunăre, dat fiind sezonul destul de înaintat.

CURSELE DE MARFURI.

Ultima cursă de marfă tarif va pleca din Galaţi şi T.-Severin in ziua de 22 Noembrie a. c.

Cursele de marfă între Brăila-Sulina-Vâlcov, precum şi cele speciale pentru transportul şlepurilor complecte continua până la noui dispoziţiuni.

Aceste transporturi cari deservesc acea regiune a ţării unde nu există cale ferată, vorbim de Nordul Dobrogei, Sudul Basarabiei şi de Delta Dunării, vor continua după itinerariul pus în vigoare dela 15 Octombrie. Incetarea lor va fi determinată de înăsprirea vremii, precum şi de apariţia primelor sloiuri de ghiaţă pe Dunăre.

CURSELE DE CĂLĂTORI.

Ultima cursă de călători între Galaţi şi T.-Severin, va pleca din Galaţi în ziua de 29 Noembrie a .c. şi din T.-Severin în ziua de 30 Noembrie.

Cursele locale de pasageri, între Calafat şi Vidin vor înceta pe ziua de 1 Decembrie.

Intre Giurgiu şi Rusciuk vapoarele N. F. R. vor circula până la data când navigaţiunea va deveni impracticabilă din cauza sloiurilor.

Deasemenea celelalte curse de pasageri vor continua câtă vreme timpul va fi favorabil şi cât va exista posibilitatea de acostare în posturi, după ridicarea pontoanelor.

* * *

In acelaş timp, direcţiunea serviciului hidraulic a luat măsuri pentru adăpostirea pontoanelor N. F. R. din porturile martime, în bazinele de iernat, dela T.-Severin ,Giurgiu, Brăila şi Chilia Nouă. Programul pentru iernatul vaselor a fost complect întocmit şi urmează a fi aplicat zilele acestea.

Cursele Dunăre-Levant ale vapoarelor S. M. R.

Cu începere din această lună, linia maritimă Dunăre-Levant, este deservită de trei vapoare ale serviciului maritim român, amenajate a primi, pe lângă marfă şi călători de clasa II şi III-a. Aceste vase sunt: *Constanţa, Iaşi* şi *Bucureşti.*

Din Galaţi aceste vapoare vor pleca, în actualul sezon de iarnă, în zilele de 22 Noembrie, (Constanţa) 8 Decembrie (Bucureşti) şi 20 Decembrie (Iaşi).

Escale se fac la Sulina, Constanţa, Istambul, Beiyruth, Haifa, Iaffa, Port Said şi Alexandria.

Reîntoarcerea din cursă, la Galaţi, are loc după o călătorie de 30 zile.

ROMÂNIA MARITIMĂ ŞI FLUVIALĂ
CUPON
de jocuri No. 1 şi No. 2

BILETE DE DUCERE ŞI INTOARCERE

DELA	CLASA	PENTRU URMĂTOARELE: CONSTANŢA	ISTANBUL	PIREU	ALEXANDRIA
CONSTANŢA	I	—	Lei 5440	Lei 12200	Lei 25800
	II	—	„ 4080	„ 8660	„ 18650
	III	—	„ 1190	„ 2480	„ 4370
ISTANBUL	I	Lire T. 68	—	Lire T. 77	Lir. T. 243
	II	„ 51	—	„ 57	„ 166
	III	„ 14	—	„ 13	„ 34
PIREU	I	Dr. 5910	Dr. 234	—	Dr 5015
	II	„ 4220	„ 2286	—	„ 3420
	III	„ 1170	„ 609	—	„ 621
ALEXANDRIA	I	P. T. 3070	P. T. 2340	P. T. 1340	—
	II	„ 2220	„ 1500	„ 870	—
	III	„ 520	„ 340	„ 160	—

MERSUL TRENURILOR

CONSTANŢA PORT-FETEŞTI-BUCUREŞTI NORD

6.10	7.00	—		—	Plec.	CONS/ŢA-P.	Sos.	—	—	—	20.55	20.55
6.20	7.10	14.13	19.40	23.05	„	CONS/ŢA-O	„	7.08	10.15	13.55	20.16	20.46
7.26	8.02	15.21	—	0.19	„	MEDJIDIA	„	6.56	—	12.49	19.14	19.51
8.33	8.59	16.35	—	1.34	Sos.	FETEŞTI	Plec.	4.41	—	11.36	18.11	19.15
12.42	11.20	20.42	23.10	5.41	„	BUCUREŞTI	„	0.30	6.45	7.30	14.42	16.45

La trenurile care pleacă din Constanta la 7.10 şi 19.40 şi din Bucureşti-Nord la 6.45 şi 16.45 se ataşează câte un vagon-restaurant iar la trenurile care pleacă din Constanţa la 23.05 şi din Bucureşti a 0.30, câte un vagon de dormit de clasa 1-a şi 2-a.

CONS/ŢA PORT-(Buzău-Warszawa-Berlin-Praha-Wien)-GALAŢI

4.30	11.10	—	Plec.	**CONS/ŢA-Port	Sos.	—	17.32	20.55
4.35	11.18	14.13	«	CONS/ŢA-Oraş	«	13.55	17.25	20.45
6.23	14.07	17.05	«	FETEŞTI	«	10.36	14.37	18.35
8.42	16.47	19.45	Sos.	FĂUREI	Plec.	7.13	11.55	16.00
8.42	16.59	20.4	Plec.	Făurei	Sos.	7.00	11.44	15.49
9.22	17.55	21.10	Sos.	Buzău	Plec.	6.10	10.50	15.10
9.36	20.02	1.09	Plec.	Buzău	Sos.	3.48	10.15	14.10
18.00	5.56	12.55	Sos.	Gr. Ghica V. (fr. r.)	«	12.56	22.50	5.15
18.43	6.25	12.22	«	Snialyn (fr. pol.)	«	12.14	22.23	4.23
33.03	11.12	18.20	«	Lwów	Plec.	8.10	18.25	0.26
8.24	23.12	—	Sos.	Warszawa (g. pr.)	Plec.	22.30	—	14.56
8.42	16.59	20.14	Plec.	Făurei	Sos.	6.00	11.44	15.49
9.22	17.55	21.10	Sos.	Buzău	Plec.	6.10	10.50	15.10
9.39	20.02	1.09	Plec.	Buzău	Sos.	2.48	10.15	14.10
18.00	5.56	12.55	Sos.	Gr. Chica Vodă	«	14.00	23.43	5.24
18.42	6.25	13.33	«	Snialyn	«	12.44	22.38	5.03
7.26	19.41	—	«	Katowice	Plec.	—	10.30	16.06
11.07	23.54	—	«	Breslau	«	—	6.03	12.26
16.34	7.20	—	«	Berlin (Friedr. Str.)	«	—	23.25	7.65
—	7.50	12.48	«	*Praha (Wilsonovo)	«	14.00	22.15	—
—	6.40	11.25	Sos.	*Wien	Plec.	15.35	23.10	—
9.24	17.06	20.02	Plec.	FĂUREI	Sos.	7.41	8.55	16.02
10.14	18.23	21.20	Sos.	BRĂILA	Plec.	6.51	7.23	14.20
10.55	19.25	22.30	Sos.	GALAŢI	Plec.	6.10	6.22	13.18

* Via Lwów-Petrovice-Bohumin-Prerov. * Via Lwów-Petrovice-Breslav.

** **Trenurile cari circulă între Bucureşti şi Constanţa-oraş, sunt îndrumate în port numai în zilele de plecare şi de sosire a vapoarelor, indicate în itinerar.**

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECŢIA LA BUCUREŞTI — Adresa telegrafică: „SEMERE"

INTINERARIUL

Liniei Constanţa — Istanbul — Pireu — Alexandria

		Dacia	România	Dacia	România	DaciaD
Constanţa	plec. Sâm. 22 h.	28 Noe.	5 Dec.	12 Dec.	19 Dec.	62 Dec.
Istanbul	sos. Dum. 14 „	29 „	6 „	13 „	20 „	27 „
Istanbul	plec. Luni 12 „	30 „	7 „	14 „	21 „	28 „
Pireu	sos. Mar. 14 „	1 Dec.	8 „	15 „	22 „	29 „
Pireu	plec. Mer. 16 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „
Alexandria	sos. Vin. 8 „	4 „	11 „	18 „	25 „	1 Jan.
Alexandria	plec. Sâm. 16 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „
Pireu	sos. Luni 8 „	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „
Pireu	plec. Mar. 11 „	8 „	15 „	22 „	29 „	5 „
Istanbul	sos. Mer. 13 „	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „
Istanbul	plec. Joi 12 „	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „
Constanţa	sos. Vin. 3 „	11 „	18 „	25 „	1 Jan.	8 „

Noile prospecte cu intinerariile pentru perioada Ianuarie - Aprilie 1932 vor apare în Decembrie 1931.

Bucureşti, 18 Noembrie 1931.

INTINERARIUL

Liniei Constanţa — Istanbul

	PRINCIPESA MARIA			
Constanţa. Plecare Joi 22 h.	3 Dec.	10 Dec.	17 Dec.	24 Dec.
Istambul. Sosire Vineri 14 „	4 „	11 „	18 „	25 „
Istambul. Plecara Dum. 12 „	6 „	13 „	20 „	27 „
Constanţa. Sosire Luni 3 „	7 „	14 „	21 „	28 „

Preţul Lei 25.—

Institutul de Arte Grafice Ed. MARVAN
B-dul Principele Mircea, 10 - Bucureşti